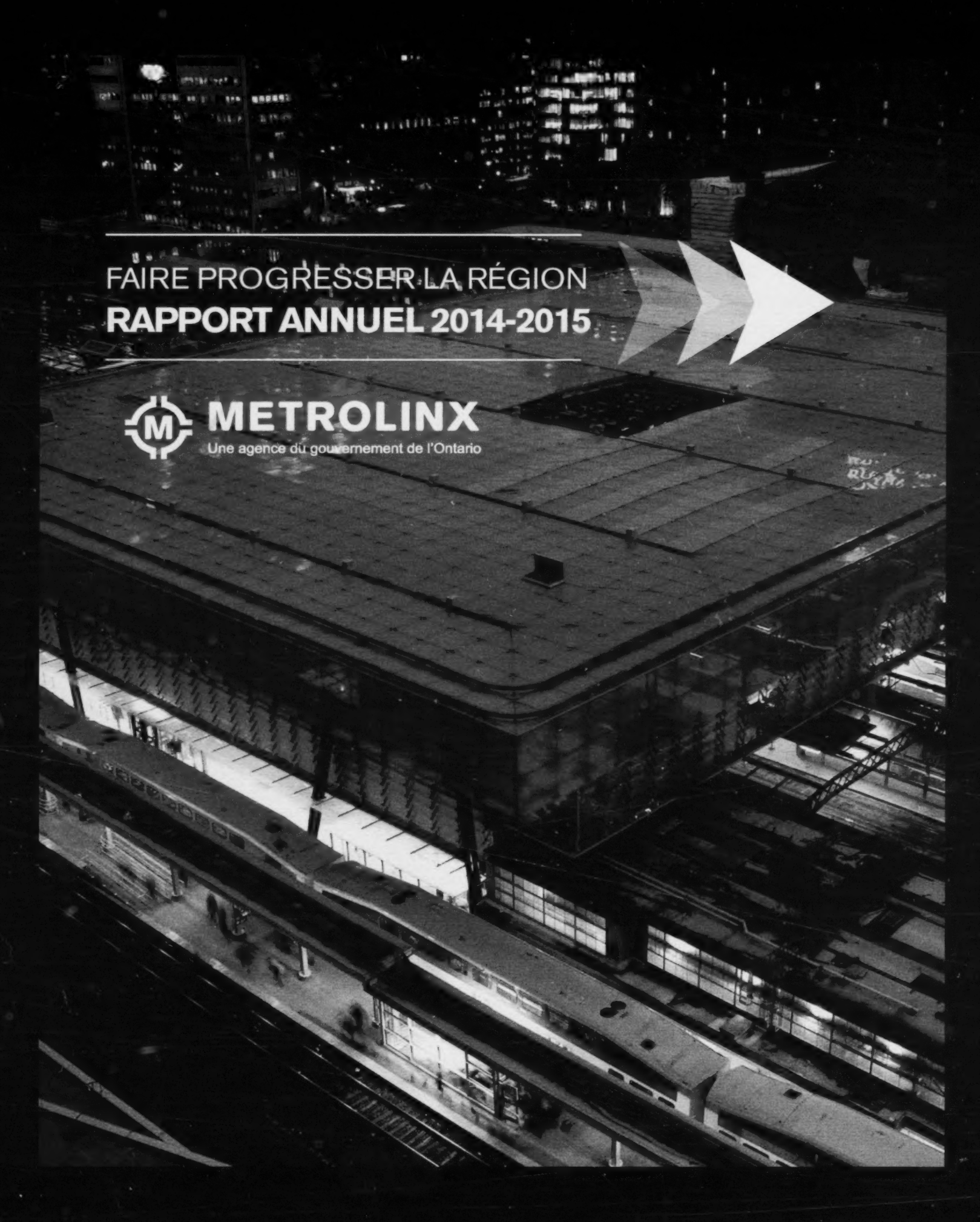


FAIRE PROGRESSER LA RÉGION
RAPPORT ANNUEL 2014-2015

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

Nous proposons des options réelles de transport à la population de notre région.

Message du président

J. Robert S. Prichard

L'exercice financier 2014-2015 a été le théâtre de la mise sur pied de l'initiative qui changera le portrait du transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH), et ce, pour les dix années à venir.

Se fondant sur notre travail d'expansion de GO Transit, le gouvernement de l'Ontario, par l'intermédiaire de son plan Faire progresser l'Ontario, a pris un engagement historique à l'égard du service régional express de GO (SRE de GO) qui transformera le réseau GO afin d'offrir un moyen plus rapide et pratique de relier les gens, les entreprises et les collectivités. Un important travail de planification et d'analyse de rentabilité a été mis en œuvre.

Au cours de l'année dernière, Metrolinx a atteint des étapes majeures d'importants projets dans chacune de ses divisions.

Aussi, **GO Transit a poursuivi l'amélioration de son service**. Pendant que le projet d'amélioration ferroviaire de Georgetown South sur la ligne Kitchener approchait son achèvement et que nous réalisions des progrès constants quant à la revitalisation de la gare Union historique, GO a continué à se concentrer sur les exigences de ses clients et à se préparer en vue des besoins de demain.

PRESTO a poursuivi son expansion. Le système électronique qui permet aux usagers du transport en commun de charger leur carte a été déployé dans l'ensemble des emplacements de la Toronto Transit Commission (TTC). PRESTO était déjà prêt à accueillir les nouveaux clients du service Union Pearson Express (UP Express).

UP Express est prêt. UP Express a terminé la construction de l'ensemble des infrastructures de soutien, y compris les gares et les voies, nécessaires pour permettre aux passagers de voyager sans stress entre la gare Union et l'aéroport international Pearson de Toronto en à peine 25 minutes.

Ainsi, nous avons fait avancer d'importants projets d'immobilisations. Le creusement du tunnel s'est poursuivi sur la ligne de transport léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown. De nouveaux parcours de service rapide par bus (SRB) ont été inaugurés dans les régions de York et de Durham, ainsi qu'à Mississauga.

Nous avons fait preuve de leadership sur le plan de la planification régionale. Nous avons mis l'accent sur des initiatives visant à intégrer des options de transport pour les résidents, comme l'étude sur le réseau d'allègement de Yonge et le programme pilote d'intégration des tarifs et des services en collaboration avec la TTC.

Au cours des douze derniers mois, le rythme de nos progrès s'est maintenu et s'est même accéléré, et la province de l'Ontario a pris un engagement sans précédent à l'égard de l'amélioration du transport en commun dans la RGTH. Nous offrons des options de transport réelles et nouvelles aux résidents de notre région. Au nom du conseil d'administration, j'aimerais remercier notre chef de la direction et notre personnel pour leur énergie, leur talent et leur engagement et vous faire part de notre confiance à l'égard de leur capacité à transformer la manière dont la population de la région se déplace.

Cordiales salutations,
J. Robert S. Prichard
Président, Metrolinx

Message du chef de la direction

Bruce McCuaig

Metrolinx et ses divisions ont continué à afficher d'excellents progrès au cours de l'exercice financier 2014-2015, alors que d'importants projets prestigieux ont atteint l'étape du lancement.

La construction, le développement et les grues dans le paysage sont une preuve que nos villes et notre région entière sont en effervescence. La RGTH et déjà la cinquième plus importante agglomération d'Amérique du Nord, derrière Mexico, New York, Los Angeles et Chicago. Chaque année, plus de 100 000 personnes s'installent dans l'une des régions ayant la croissance la plus rapide du monde occidental.

Par contre, la région est confrontée à un défi de la plus grande importance. En effet, notre infrastructure n'a pas suivi la croissance notre population. Le transport en commun constitue une pièce clé du casse-tête de l'infrastructure.

Notre région ne peut soutenir sa croissance actuelle que si sa population peut se déplacer d'un endroit à un autre rapidement et efficacement.

Je suis fier de dire que c'est exactement ce que les employés dévoués et mobilisés de Metrolinx aident les gens à faire, que ce soit en offrant un service quotidien à nos clients, en bâtissant de nouvelles infrastructures de transport ou en faisant preuve de leadership dans la planification de l'avenir.

Je suis également fier de la nomination de Metrolinx parmi les meilleurs employeurs du grand Toronto, encore une fois.

Au cours du dernier exercice financier, GO Transit a augmenté son service, nous avons poursuivi la mise en œuvre du système électronique de paiement PRESTO à la grandeur du réseau de la TTC, le service UP Express a pris forme et les derniers détails ont été finalisés en vue de son lancement.

Poursuivant sur la lancée de l'expansion actuelle de GO Transit, nous avons entamé le travail relatif aux plans de concept de service, d'infrastructure, de mise en œuvre par étapes et d'intéressement du SER de GO. Nous avons également franchi des étapes clés d'autres projets, comme le TLR Eglinton Crosstown, la revitalisation des voies, des quais, du toit du quai couvert et des halls de passagers de la gare Union et le SAR des régions de York et de Durham et de Mississauga.

Nous avons travaillé en collaboration avec nos partenaires de transport de la RGTH afin de commencer la recherche et la planification pour de nouvelles initiatives de transformation, comme l'intégration des composantes de tarifs, de service et d'orientation dans les systèmes de transport en commun. Nous avons aussi entamé un examen formel du plan de transport régional de Metrolinx.

Nous avons pris un engagement majeur à l'égard de la durabilité en consacrant une équipe d'employés à l'atteinte de cibles internationales établies par l'American Public Transportation Association et l'International Association of Public Transport.

Metrolinx joue un rôle indispensable dans la transformation des infrastructures de transport en commun la plus importante du pays. Il s'agit d'une transformation qui apportera de réelles retombées pour la RGTH et ses résidents.

Le moment est idéal pour œuvrer dans le secteur du transport. Le réseau que nous bâtissons aujourd'hui et demain sera avec nous pendant cent ans, ou encore plus. Je suis fier de ce que nous avons accompli et je suis excité à propos de la suite.

Cordiales salutations,
Bruce McCuaig
Président-directeur général,
Metrolinx

Structure de gouvernance

Metrolinx est une société établie par la province de l'Ontario sous la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le conseil d'administration et le chef de la direction de Metrolinx sont nommés par le lieutenant gouverneur en conseil sous la recommandation du ministre des Transports.

Le conseil d'administration régit la société et fournit la direction stratégique et la supervision des activités et opérations de Metrolinx. Le conseil se rencontre au moins six fois par année, incluant quatre réunions qui comportent des séances ouvertes au public.

Conseil d'administration de Metrolinx

J. Robert S. Prichard
Président, nommé le 14 mai 2009 avecun mandat se terminant le 3 septembre 2016.

Stephen Smith
Vice-président, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Rahul Bhardwaj
Nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Iain Dobson
Nommé le 16 avril 2014 avec un mandat se terminant le 16 avril 2017.

Janet Ecker
Nommée le 31 octobre 2012 avec un mandat se terminant le 31 octobre 2016.

Anne Golden
Nommée le 16 avril 2014 avec un mandat se terminant le 16 avril 2017.

Joseph A.G. Halstead
Nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Richard Koroscil
Nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Marianne McKenna
Nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Nicholas Mutton
Nommé le 14 mai 2009, a démissionné le 3 mars 2015.

Rose M. Patten
Nommée le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Bonnie Patterson
Nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Howard Shearer
Nommé le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Douglas Turnbull
Nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction, Metrolinx, est également un membre du conseil d'administration, nommé le 4 septembre 2010 avec un mandat se terminant le 4 septembre 2016.

Nous souhaitons remercier chacun des membres du conseil d'administration pour leurs contributions lors de l'exercice 2014-2015.

Nous aimerions également remercier Joseph Halstead, Richard Koroscil, Nicholas Mutton et Douglas Turnbull pour leurs contributions au conseil d'administration de Metrolinx.

Table des matières

Rapport annuel 2014-2015

Vision et mission	3
Proposer un réseau de transport et de transport en commun régional intégré	3
GO Transit	5
PRESTO	10
Union Pearson Express	13
Projets d'immobilisations	16
Leadership régional et planification	19
Durabilité	24
Portée et engagement	27
Prix, reconnaissances et valeurs de Metrolinx	30
Discussion et analyse de la direction	32
États financiers vérifiés	46

RAPPORT D'ÉTAPE :

Exécution du plan de transport régional

PROJETS DE LA PREMIÈRE VAGUE

- **Transport léger sur rail (TLR)** – Première phase du creusement du tunnel de Black Creek Drive à Allen Road terminée
- **Service rapide par bus (SRB)** – Ouverture de nouveaux parcours à Mississauga et dans les régions de York et de Durham (projet Pulse DRT mené par la région de Durham)
- **Prolongement de la ligne de métro** – Avancement de la construction du prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina (projet mené par la Ville de Toronto et la région de York)
- **UP Express** – Mise en service en juin 2015

Vision et mission

Vision

Travailler ensemble pour changer les façons de se déplacer dans la région.

Mission

Défendre et livrer des solutions de mobilité pour la région du grand Toronto et de Hamilton.

Proposer un réseau de transport en commun régional intégré

Metrolinx est une agence du gouvernement de l'Ontario créée en 2006 afin d'améliorer la coordination et l'intégration de tous les modes de transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Neuf ans après le début de notre mandat, nous avons franchi des étapes importantes et nous concrétisons notre vision énoncée dans notre plan de transport régional sur 25 ans pour la RGTH, un plan primé.

Ainsi, nous avons presque terminé un certain nombre de projets de la Première Vague du plan, le tout conformément au calendrier et au budget, et nous transformons la manière dont les gens se déplacent au sein de la région. L'ensemble de la population profite des améliorations apportées aux parcours, aux installations et aux services de transport et de transport en commun. Les voyageurs ont maintenant un plus grand éventail de choix et peuvent se rendre à destination plus rapidement. La productivité des entreprises peut être accrue lorsque leurs employés passent moins de temps dans les transports. L'économie élargie profitera également de plusieurs avantages considérables. Par exemple, il est estimé que la mise en œuvre du SER de GO au cours des dix prochaines années permettra à la région de bénéficier de plus de 24 milliards de dollars en avantages nets. Parmi ceux-ci, on compte les économies de temps, les coûts épargnés liés à la voiture, la meilleure qualité de vie, les améliorations sur le plan de la sécurité et les nouveaux développements résidentiels et commerciaux.

À Metrolinx, la planification des activités, la planification de projets et les rapports publics d'avancement sont harmonisés à l'aide d'un plan stratégique quinquennal mis à jour chaque année. Établie au cours de cet exercice financier, la stratégie quinquennale 2015-2020 de Metrolinx reflète l'engagement de la province de l'Ontario à l'égard du SER de GO annoncé dans le budget de l'Ontario 2014. Nous accélérons la mise en place d'un service amélioré dans les corridors ferroviaires GO. Ceux-ci joueront un rôle de plus en plus important dans le réseau de transport de la région.

DES AVANTAGES NETS DE

24

MILLIARDS

DE DOLLARS

POUR LA RÉGION

Metrolinx a commencé l'examen du plan régional de transport prévu par la loi. Nous collaborons avec les ministères des Transports et des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario en vue d'ha[illegible]oniser l'examen et la mise à jour de notre plan avec l'examen du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, qui se déroule actuellement. Parmi les secteurs de collaboration clés, on compte les tendances et les prévisions de croissance, les investissements dans le transport en commun, la planification de l'utilisation des terres et les stratégies de mise en œuvre.

Renforcement de l'équipe Metrolinx en vue de réaliser nos objectifs

Des employés mobilisés et un leadership exceptionnel sont des ingrédients essentiels à la réalisation des objectifs d'affaires de Metrolinx. En 2014-2015, nous avons terminé des initiatives du plan stratégique quinquennal des Ressources humaines, qui a été lancé en 2010. Voici quelques points saillants :

- **Développement du leadership** : Nous avons terminé la deuxième année d'une stratégie sur trois ans par l'intermédiaire de notre programme en collaboration avec la Schulich School of Business. Ainsi, nous avons lancé le programme Gestion du développement à Metrolinx et nous continuons à organiser régulièrement des forums de leadership à l'intention de tous les employés ayant des responsabilités de gestion de personnel

- **Valeurs de Metrolinx** : Les nouvelles valeurs de Metrolinx ont été intégrées dans notre culture et nos programmes de perfectionnement professionnel, y compris le recrutement et la sélection, l'intégration, la gestion du rendement, la planification de la relève et la reconnaissance officielle

- **Augmentation de la main-d'œuvre** : À la fin de l'exercice financier, Metrolinx avait un total de 3 147 employés, soit une hausse de 258 employés conformément au plan relatif à la main-d'œuvre

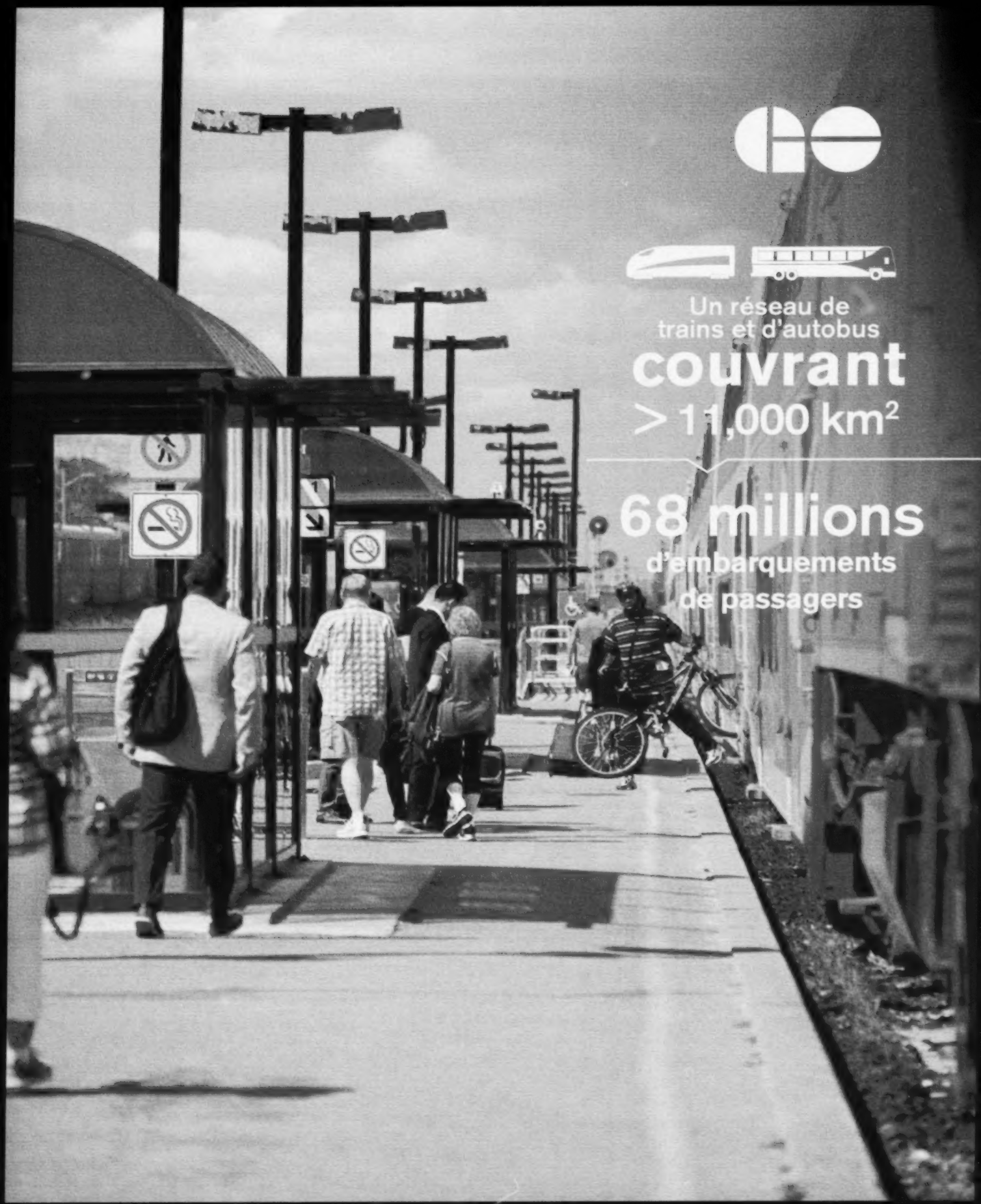
- **Diversité et inclusion** : Un cadre de travail relatif à une stratégie de diversité et d'inclusion a été mis en œuvre

- **Capacité organisationnelle** : Nous avons déployé des efforts considérables en vue d'accroître la capacité organisationnelle par la restructuration et la réorganisation des groupes des projets d'immobilisation, de l'approvisionnement, de la planification et des politiques et des services juridiques

- **Stratégie liée au personnel** : La nouvelle stratégie liée au personnel de Metrolinx pour la période 2015-2020 a également été terminée. Les 35 livrables de la stratégie ont été établis avec une participation de l'ensemble de l'agence et aideront Metrolinx à répondre à ses exigences commerciales au cours des 5 années à venir

- **Relations de travail** : Nous sommes parvenus à un règlement négocié avec le Syndicat uni du transport relativement à une nouvelle convention d'une durée de quatre ans

Selon notre sondage auprès des employés de 2014, la mobilisation des employés était de 4,2 sur 5,0, et des notes à la hausse avaient été données dans deux composantes dans lesquelles nous souhaitions nous améliorer : communication organisationnelle et changement organisationnel.


Un réseau de
trains et d'autobus
couvrant
> 11,000 km²
68 millions
d'embarquements
de passagers

GO Transit

GO Transit se prépare à accroître le service ferroviaire à la grandeur de la RGTH, au moment où le projet de Georgetown South (GTS) et la revitalisation de la gare Union atteignent d'importants jalons (pour en savoir plus à propos de ces initiatives, consultez la section « Projets d'immobilisations ».). En 2014-2015, nous avons ajouté des trajets de train en période de pointe aux lignes de Barrie et de Milton et nous avons étendu le service d'autobus entre Hamilton et la station d'autobus de Square One à Mississauga.

Afin de faire en sorte que les voies demeurent dégagées et que les trains continuent à rouler, nous avons mis en œuvre le programme de gestion de l'adhérence du rail pour prévenir l'accumulation de feuilles, nous avons installé des centaines de ventilateurs à air chaud sur les aiguillages et nous avons ajouté plus de cent dispositifs de déneigement dans le secteur de la gare Union. Ces mesures ont toutes contribué au taux moyen global de ponctualité des trains de 94 % et au taux de ponctualité des trains à l'heure de pointe de 92 % en 2014-2015. Aussi, dans le but d'améliorer encore davantage la fréquence du service et la fiabilité, nous avons acheté au CN une section de 53 kilomètres de ligne ferroviaire sur le corridor de Kitchener, ce qui nous a permis d'augmenter notre propriété du corridor ferroviaire à 80 % (67 % auparavant).

Construction de nouvelles installations

Nous construisons de nouvelles installations GO Transit à la grandeur de la région, dont plusieurs visent à respecter les normes de durabilité les plus élevées. Voici donc ce que nous avons réalisé au cours de l'exercice financier :

- Nous avons ouvert le centre de maintenance et de remisage d'autobus de East Gwillimbury, qui vise l'obtention de la certification Or LEED (août 2014).
- Nous avons commencé la construction de la nouvelle gare GO Gormley sur la ligne Richmond Hill (septembre 2014).
- Nous avons entamé la construction du nouveau centre de maintenance et de remisage de Hamilton, qui vise l'obtention de la certification Or LEED (juillet 2014).

De plus, nous avons procédé à une grande annonce en septembre 2014. Metrolinx, Ivanhoe Cambridge et la Ville de Toronto collaborent en vue de bâtir une nouvelle station d'autobus GO à la gare Union. Celle-ci proposera de meilleures options de transport en commun et une expérience client supérieure. La nouvelle gare accueillera les sociétés de transport interurbain en plus des services d'autobus GO. Ainsi, elle permettra aux services d'autobus et de train d'accéder au centre-ville de Toronto par un endroit pratique et commode et consolidera le rôle de la gare Union à titre de portail de transport en commun intégré.

En novembre 2014, tous les autobus GO ont été munis de panneaux numériques et d'annonces automatisées du prochain arrêt, ce qui facilite les déplacements de tout le monde, y compris des personnes ayant une déficience visuelle ou auditive.

Le réseau WiFi gratuit, accessible dans 14 gares et stations d'autobus GO depuis le printemps 2013, a été étendu à 22 autres gares GO en février 2014, grâce à un partenariat avec IMA Outdoor. Ainsi, plus de 80 % des clients de GO Transit ont maintenant accès au service.

Le 500e autobus GO est entré en service en septembre 2014.En novembre 2014, Metrolinx a annoncé l'achat de plus de 250 autobus à deux étages entièrement accessibles bâtis pour respecter les restrictions de hauteur des stations d'autobus de Hamilton, de Yorkdale, de York Mills et de la gare Union. Les nouveaux autobus seront livrés au cours des cinq prochaines années, et ils remplaceront les véhicules plus anciens, qui approchent de la fin de leur cycle de vie.

2014-15

10 GARES
rénovées/améliorées

AJOUT :

7 TRAJETS DE TRAIN /jour de semaine

440 TRAJETS D'AUTOBUS /jour de semaine

AJOUT :

33 voitures de train

52 nouveaux autobus

51 Remplacements

AJOUT :

52 rames

500 autobus

AJOUT :

1,258 espaces de stationnement

PERFORMANCE DES ENGAGEMENTS DE LA CHARTE DES PASSAGERS EN 2014-15

MESURE	OBJECTIF ANNUEL	2013-14	2014-15
Respect de l'horaire			
Plus de 94 % des trains circulant aux heures de pointe respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	94 %	93 %	92 %
Moins de 1 % de nos trajets prévus seront annulés ou retardés de plus de 20 minutes.	1.0 %	0.8 %	0.7 %
Sécurité			
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits de la sécurité du service de GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	80 %	88 %	89 %
Vous tenir au courant			
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits des communications de GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	77 %	72 %	75 %
Service en tout confort			
Nous nous efforcerons d'avoir des sièges disponibles pour chaque passager sur 80 % des trajets de train aux heures de pointe en semaine.	80 %	62 %	66 %
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits de la propreté des gares gérées par GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	82 %	82 %	84 %
Efficacité			
Nous réduirons le temps moyen de traitement des préoccupations des clients à deux jours ouvrables maximum.	2 jours ouvrables	2,8 jours ouvrables	3,5 jours ouvrables
Nous répondrons à 80 % des appels téléphoniques en 20 secondes ou moins.	80 %	79 %	73 %

Dans leurs propres mots : nos clients décrivent leurs expériences avec GO Transit

UN CHÂTEAU SUR ROUES

« Devant moi [dans le train] se trouvait une famille avec deux jeunes enfants actifs et exubérants et dont les voix résonnaient à la grandeur du wagon plutôt tranquille. À notre arrivée à [leur] station, l'ambassadeur du service à la clientèle [a placé] les plaques de métal par-dessus l'interstice. La petite fille a donc demandé à l'employé ce qu'il faisait. Cet homme, un colosse barbu, lui a répondu : "Et bien, j'abaisse le pont-levis afin que la princesse puisse franchir la douve sans se faire blesser par les alligators."La petite fille était excitée par la réponse de l'homme et a gaiement traversé le seuil la menant au quai de la gare. J'ai trouvé que cette réponse était si mignonne et créative que lorsque le train est arrivé à ma gare, j'ai doucement posé les pieds sur mon pont-levis afin de franchir la douve à mon tour! Une expérience client n'est compliquée en rien. Parfois, il s'agit tout simplement de prononcer une phrase qui transforme l'ordinaire en un château roulant à huit wagons. »

PERDU ET RETROUVÉ

« Je suis sortie du train, et, lorsque je m'apprêtais à descendre les escaliers, je me suis rendue compte que j'avais oublié mon sac à main avec mon portefeuille et mes cartes de crédit dans le train. Comme le train partait déjà, je me suis immédiatement adressée à la préposée à la billetterie afin de lui expliquer mon problème. Elle a communiqué avec l'opérateur du train, qui lui a expliqué que mon sac à main avait déjà été trouvé par l'ambassadeur du service à la clientèle et avait été rangé dans un endroit verrouillé pour en assurer la sécurité. Ils ont donc pris les mesures pour que mon sac à main soit déposé au trajet de retour. La préposée à la billetterie m'a préparé du thé et m'a donné des biscuits, en plus de me tenir informée de l'avancement du train, de vérifier si je devais informer quelqu'un de mon retard et de m'accompagner jusqu'à l'ambassadeur du service à la clientèle, qui se souvenait de moi, afin de récupérer mon sac à main. Les deux employés ont fait preuve d'un dévouement exceptionnel. »

BRAVER LA TEMPÊTE

« J'ai mis quatre heures pour retourner chez moi... et je ne vous écris PAS pour me plaindre. Je vous écris plutôt afin d'adresser des éloges au chauffeur d'autobus GO pour la manière professionnelle, courtoise, sensée et soucieuse qu'il a géré la crise. C'était la première chute de neige de la saison. Les routes étaient glissantes et il y avait eu de nombreux accidents. Lorsque le chauffeur d'autobus est arrivé, il y avait au moins 200 personnes qui attendaient. Il a donc rempli son autobus en embarquant les 88 premiers passagers. Il s'est ensuite adressé aux personnes en file pour les informer que d'autres autobus s'en venaient. À bord, il a annoncé la situation routière, météorologique [et] le retard approximatif. Pendant le trajet, il a conduit d'une manière sécuritaire et calme, en plus de donner aux passagers des mises à jour régulières à propos des temps d'arrivée et des conditions climatiques. Aussi, il a emprunté des trajets différents afin d'éviter les pires bouchons de circulation. Son excellence dans la gestion de la crise a entraîné une ambiance de coopération calme entre les passagers de l'autobus, et plusieurs personnes ont exprimé de la gratitude à l'égard de ses indications. Cette journée-là, j'aurais pu connaître un de mes pires trajets à bord de GO Transit. C'est plutôt un des meilleurs que j'ai vécus à ce jour. »

PRESTO

10 SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN PARTICIPANTS

1 CARTE INTELLIGENTE

Objectifs de Metrolinx relativement à l'intégration des tarifs régionaux

- Simplicité
- Valeur
- Uniformité

PRESTO est la clé qui ouvrira les portes de l'intégration des tarifs régionaux à la grandeur de la RGTH et à Ottawa. Cette intégration constitue une priorité du plan de transport régional parce qu'elle est essentielle pour que les passagers vivent une expérience de transport sans tracas au sein de plus d'un service de transport en commun et pour que la mise en œuvre du service régional express de GO soit réussie.

PRESTO

En 2014-2015, PRESTO a poursuivi la première phase du déploiement au sein de la TTC dans 15 stations de métro et dans 5 nouveaux tramways, avec des bornes de paiement à 10 emplacements situés sur les quais d'embarquement le long des trajets de tramway 510 Spadina et 509 Harbourfront. Nous avons appuyé le lancement par l'intermédiaire d'ambassadeurs de PRESTO et de dépliants d'information, et nous collaborons avec la TTC à l'égard d'un plan visant à ce que l'ensemble des métros, autobus et tramways acceptent PRESTO d'ici la fin de 2016, sous réserve d'approbations.

Afin d'attirer de nouveaux clients, nous avons, en collaboration avec nos partenaires de service de transport en commun, mené des projets pilotes couronnés de succès dans certains magasins Fortinos de Hamilton et dans des distributeurs automatiques de laissez-passer de la TTC situés à la gare Union, qui offraient une carte de 20 $ prête à utiliser.

Permettre une analyse supérieure et une meilleure planification au sein de la RGTH

Les données sur la manière dont les voyageurs se déplacent dans un réseau de transport en commun revêtent une importance capitale pour la gestion de la congestion et la planification des infrastructures. En juillet 2014, PRESTO a lancé un entrepôt de données en ligne qui aide nos agences de transport en commun partenaires à analyser les statistiques sur l'achalandage tout en demeurant à l'intérieur des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée.

En janvier 2015, nous avons lancé une carte PRESTO plus accessible. Intégrant les recommandations formulées par le Comité consultatif sur l'accessibilité de Metrolinx, l'Institut national canadien pour les aveugles et le panel PRESTO, la nouvelle carte comporte une lettre « P » en braille, des lettres plus grosses et plus d'espace blanc.

À LA FIN DE 2014-2015, LES CARTES PRESTO ÉTAIENT ACCEPTÉES PAR :

- Brampton Transit
- Burlington Transit
- Durham Region Transit
- GO Transit
- Hamilton Street Railway
- MiWay (Mississauga)
- Oakville Transit
- OC Transpo (Ottawa)
- Toronto Transit Commission (TTC) (certains emplacements)
- York Region Transit/Viva

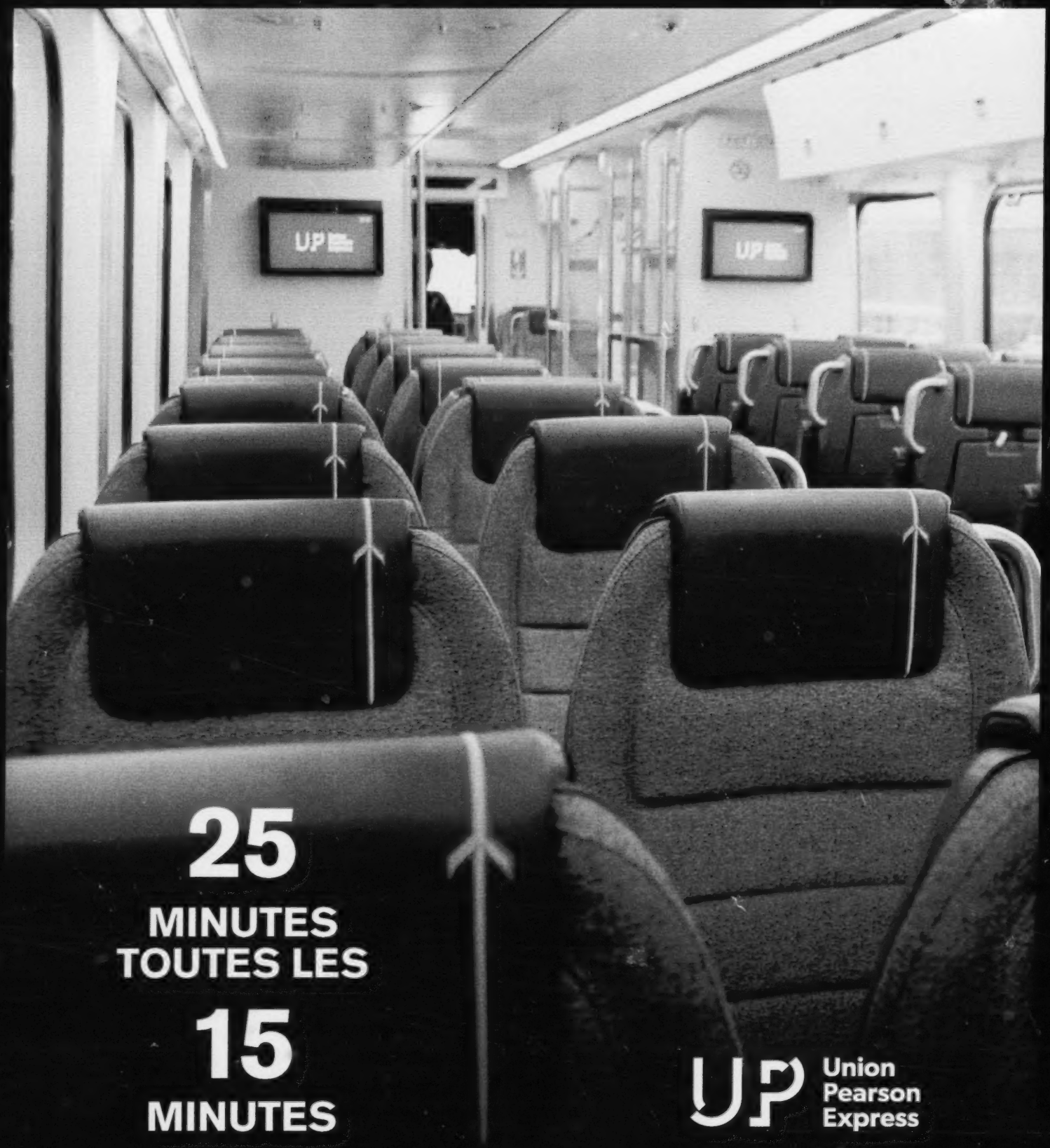
Lorsqu'UP Express sera lancé en juin 2015, il sera le onzième service de transport en commun participant de PRESTO.

LORSQU'ON LEUR A POSÉ LA QUESTION...

- 76 % des usagers ont reconnu que PRESTO facilitait leurs déplacements entre les différents réseaux de transport
- 79 % des usagers recommanderaient PRESTO
- 91 % des usagers continueraient à utiliser PRESTO
- 73 % sont globalement satisfaits de PRESTO.

Source : Sondage sur la satisfaction de la clientèle de 2014

1,48 million
de cartes PRESTO activées
320 millions
paiements de tarif totalisant
$1,2 billion
8,1 %
des trajets incluant plus d'un service de transport en commun**
* Exclut la TTC.


25
MINUTES
TOUTES LES
15
MINUTES
UP
Union
Pearson
Express

Union Pearson Express

En juillet 2010, Metrolinx a assumé la responsabilité d'un projet ambitieux visant à construire, à posséder et à exploiter un lien air-rail entre la gare Union et l'aéroport international Pearson de Toronto terminé à temps pour les Jeux panaméricains/parapanaméricains de 2015 à Toronto. En 2014-2015, nous avons mis l'accent sur la finition des gares, des voies et des trains afin de veiller à ce qu'UP Express soit prêt pour son lancement à temps et dans les limites du budget au printemps 2015. Au terme de l'exercice financier :

- la gare vedette d'UP Express à la gare Union avait 1 123 mètres carrés d'espace fini sur deux étages, avec des connexions directes au système PATH du centre-ville et aux réseaux de GO Transit, de TTC et de VIA Rail;
- la gare Pearson avait 808 mètres carrés d'espace fini situé 28 mètres au-dessus du sol
- les stations Bloor et Weston Stations avaient 3 quais de 73 mètres en construction
- les voies le long de la ligne GO de Kitchener et le nouvel embranchement surélevé étaient prêts pour les trains d'UP Express;
- les trains avaient été livrés et testés sur les trajets; entièrement accessibles, les unités multiples diesel (DMU) répondant aux normes de niveau 4 ont des émissions inférieures de 90 % et sont les premiers du genre en Amérique du Nord;
- les employés et les représentants du service à la clientèle ont été embauchés et ont suivi la formation
- une campagne de marketing ciblé avait été lancée afin d'informer le public et, au bout du compte, d'augmenter l'achalandage du nouveau service.

En décembre 2014, une structure tarifaire flexible a été annoncée. Celle-ci comporte des tarifs exclusifs pour les clients de PRESTO. La structure tarifaire appuie l'intégration des tarifs régionaux par l'intermédiaire de PRESTO.

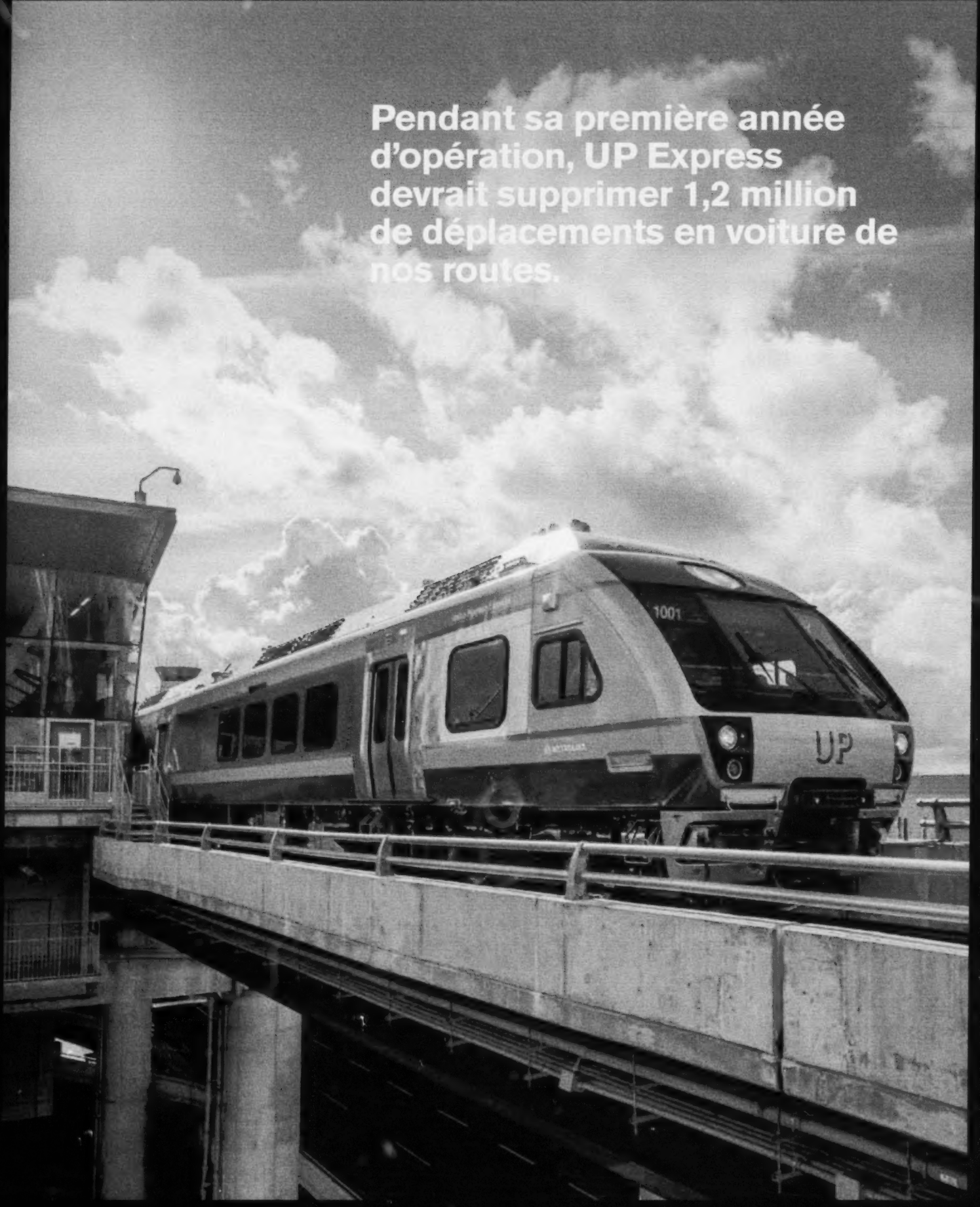
ÉTABLIR UNE NOUVELLE NORME DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Après les essais relatifs aux systèmes et à la sécurité, Metrolinx a testé UP Express par l'intermédiaire d'un nouveau processus intensif appelé Essais intégrés et mise en service. Ainsi, 26 essais ont été menés relativement à 300 éléments de service, allant de l'achat de billets aux services d'interprétation, en passant par le réseau WiFi et le centre de contact, évaluant attentivement chacun d'entre eux à travers les yeux du client.

milestone

Créer des partenariats stratégiques innovateurs avec des entreprises

En décembre, Metrolinx a annoncé le premier de plusieurs partenariats stratégiques avec des entreprises nationales et locales. Chacun d'entre eux vise à améliorer les commodités et les services offerts aux voyageurs. La Banque CIBC est devenue le principal partenaire de financement. Ainsi, elle permettra d'obtenir de l'argent canadien et étranger par l'intermédiaire de guichets automatiques multidevises aux gares Union et Pearson, commanditera le réseau WiFi des trains UP Express et de leurs gares et sera l'hôte du bar-salon UPstairs de la station Union.


Pendant sa première année d'opération, UP Express devrait supprimer 1,2 million de déplacements en voiture de nos routes.
1001
UP

Projets d'immobilisations

Les projets d'immobilisations changent le portrait urbain et captent l'imagination. Un certain nombre de projets d'immobilisations de Metrolinx sont terminés ou presque terminés partout dans la région, alors que d'autres ont franchi d'importantes étapes au cours du dernier exercice.

Venez visiter la nouvelle gare Union

En novembre 2014, le dernier panneau a été installé afin de terminer le plafond en verre au-dessus des quais de trains de la gare Union. À la fin de l'exercice financier, des finitions étaient apportées au nouveau York Concourse de GO. L'espace de 5 760 mètres carrés est presque deux fois plus grand que le Bay Concourse actuel et aidera nos clients à se rendre plus rapidement et plus facilement à destination. Pendant ce temps, des contrats ont été accordés en vue de mettre à niveau le système de signalement vieux de 80 ans dans le corridor ferroviaire de la gare Union. Cette mise à niveau est nécessaire pour s'assurer que GO Transit soit prêt à transporter deux fois plus de passagers qu'en ce moment au cours des 10 à 20 prochaines années.

Planez à travers Georgetown South

Le projet GTS comprend des améliorations aux infrastructures le long du corridor ferroviaire Kitchener de GO Transit afin de répondre à la demande d'achalandage actuelle et de permettre la croissance future du service. Le partage des voies permet également la mise en place du nouveau service UP Express. Toutes les principales composantes du projet GTS sont maintenant terminées. Dans le cadre de cette initiative complète d'expansion du transport en commun, nous avons ajouté 60 kilomètres de nouvelles voies, retiré 7 passages à niveau et 1 passage rail-rail, élargi ou de modifié 16 ponts, versé plus de 200 000 mètres cubes de béton et installé un système de signalisation de bout en bout. Au cours du printemps 2014, Metrolinx et le programme StreetARToronto (StART) de la Ville de Toronto ont commencé à installer des chefs-d'œuvre publics d'inspiration locale dans des sites clés du GTS afin d'embellir les infrastructures de transport en commun et de dissuader les graffitis.

Dépassez le trafic grâce au transport en commun rapide

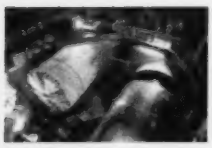
Plusieurs nouveaux segments du SAR, y compris de nouvelles voies réservées aux autobus distinctes de celles du reste de la circulation, ont ouvert au cours du dernier exercice financier à la grandeur de la RGTH, y compris ceux-ci :

- La voie rapide de l'autoroute 7 du SAR Viva de la région de York, entre l'autoroute 404 et South Town Centre Boulevard, et un autre segment entre Bayview Avenue et Warden Avenue.
- Les voies réservées aux autobus de SAR Pulse de la région de Durham, à Ajax.
- La première phase du Mississauga Transitway, avec des arrêts aux nouvelles stations Central Parkway, Cawthra, Tomken et Dixie.

Entre septembre 2013 et septembre 2014, le temps de déplacement moyen a chuté de 35 % entre Bayview et l'autoroute 404, et l'achalandage sur Viva a augmenté de 10 % pendant la même période entre Bayview et Town Centre Boulevard.

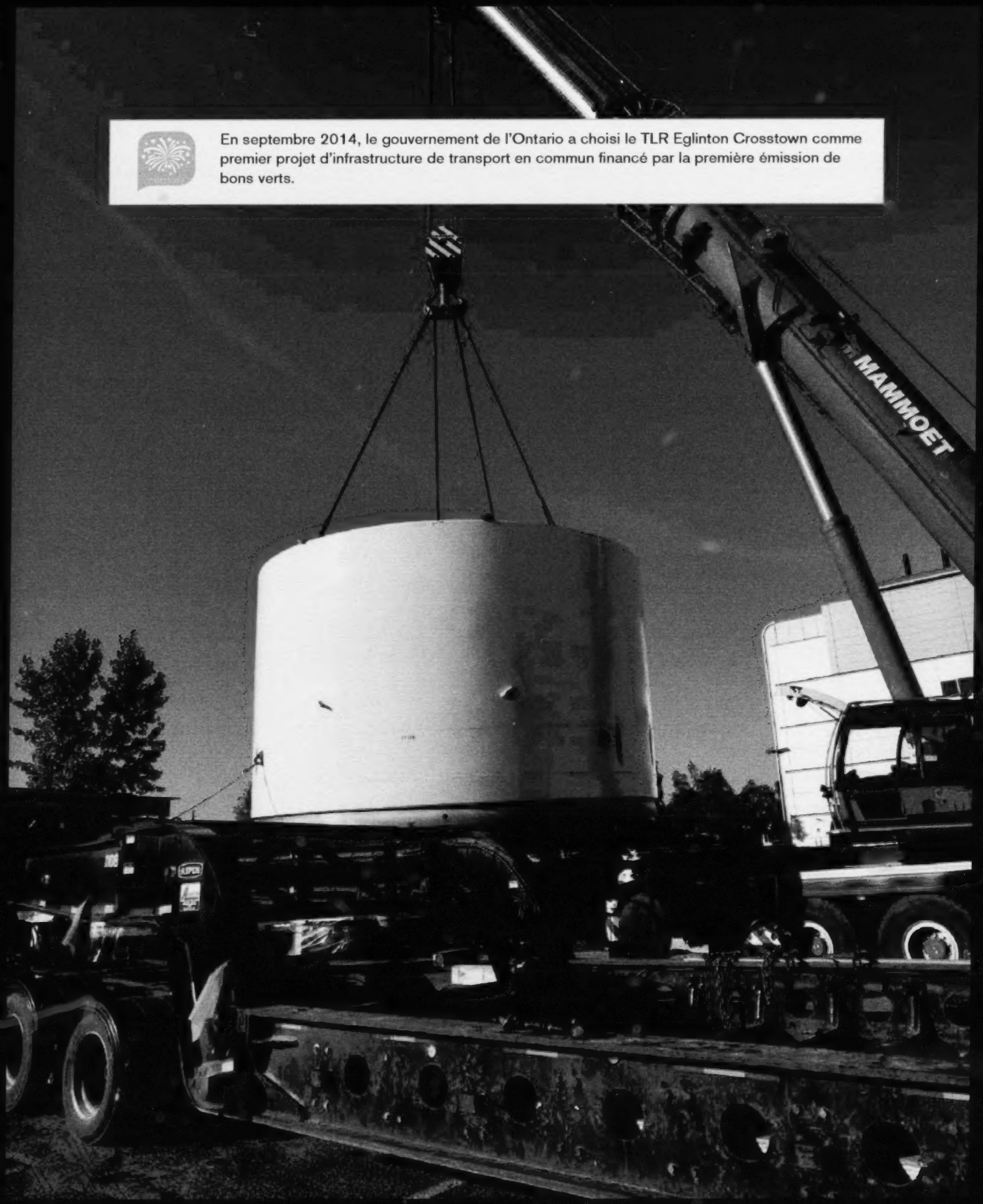
Pendant ce temps, le projet de transport léger sur rail (TLR) de Hurontario-Main, une route de 23 kilomètres qui donnera un lien nord-sud clé de Port Credit au centre-ville de Brampton, a terminé l'évaluation environnementale et a fait avancer la planification du projet entre les villes de Mississauga et de Brampton.

Voyez le futur tunnel le long de la route du projet Eglinton Crosstown



Actuellement le plus important projet d'expansion du transport en commun de l'histoire de Toronto, la ligne de TLR Eglinton Crosstown passera par Eglinton Avenue entre les gares Mount Dennis et Kennedy. Ce corridor de 19 kilomètres comprendra une portion souterraine de 10 kilomètres entre Black Creek Drive et Brentcliffe Road.

Les tunneliers de Crosstown ont atteint Allen Road en janvier 2015, ce qui marquait l'atteinte du point central de la portion ouest du projet de percement de tunnel, entre Black Creek et Yonge Street.



En septembre 2014, le gouvernement de l'Ontario a choisi le TLR Eglinton Crosstown comme premier projet d'infrastructure de transport en commun financé par la première émission de bons verts.

Le service régional express de GO transformera les déplacements au sein de la RGTH au cours des 10 prochaines années

Le SRE de GO, qui fait partie du plan Faire progresser l'Ontario du gouvernement de l'Ontario, est une nouvelle initiative majeure lancée en 2014-2015 qui offrira un service plus rapide et plus fréquent sur le réseau ferroviaire de GO Transit grâce à l'électrification des principaux segments du réseau. Le service sera offert aux 15 minutes dans les zones clés. Le SRE de GO s'appuiera sur le travail que GO a déjà accompli, comme l'expansion du parc de véhicules et la mise en place d'un service toutes les 30 minutes sur les lignes Lakeshore East et West, les avancements des infrastructures de Georgetown South et l'évaluation environnementale pour l'électrification de l'alimentation et la distribution de l'électricité d'UP Express.

En 2014-2015, Metrolinx a travaillé en vue de définir la portée du projet, y compris le développement d'un concept de service, d'un plan d'infrastructure, d'un plan de mise en œuvre par étapes et d'un plan de participation. Ainsi, le SER de GO aura besoin de ce qui suit :

- Jusqu'à 500 kilomètres de ligne de contact à suspension caténaire
- Environ 150 kilomètres de nouvelles voies
- Jusqu'à 60 projets de rénovation de gares
- Jusqu'à 130 élargissements de pont
- Environ 19 sauts-de-mouton approuvés entre les routes et les voies ferrées

POURQUOI L'ÉLECTRIFICATION?
Accélération et décélération plus rapide
Coûts d'exploitation inférieurs
Réduction des émissions de gaz à effet de serre

500 km suspension caténaire

150 km nouvelles voies

60 rénovations de gare

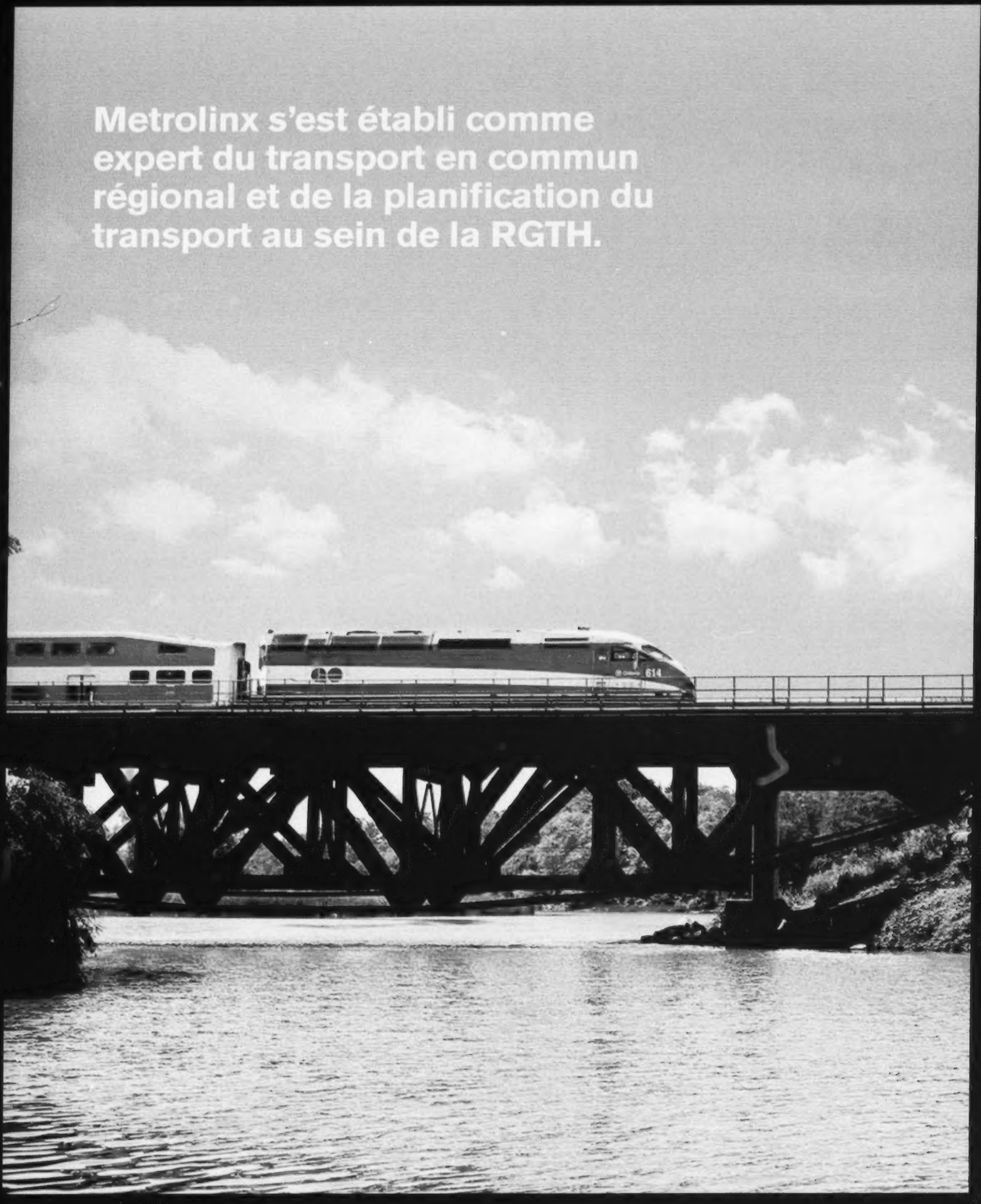
130 élargissements de pont

19 sauts-de-mouton approuvés

Metrolinx appuie le SER de GO quant à des projets de construction comme le centre de maintenance ferroviaire de l'Est, dont le soumissionnaire retenu a été sélectionné en mars 2015, et l'ajout d'une deuxième voie afin de double la capacité le long de segments des corridors de Stouffville et de Barrie, dont les annonces ont respectivement été faites en février et en mars 2015. Des évaluations environnementales ont été lancées afin d'analyser les incidences de l'électrification de l'ensemble du réseau et de l'ajout d'une troisième voie sur la ligne Lakeshore East entre les gares GO de Guildwood et de Pickering.

Aussi, nous collaborons étroitement avec la Ville de Toronto, la TTC et le ministère des Transports de l'Ontario afin de cerner des occasions d'intégrer la planification du SER de GO dans le plan du service SmartTrack de la ville. SmartTrack propose de tirer parti du service amélioré que le SER de GO offrira aux collectivités de Toronto situées le long des portions des lignes de Stouffville, Lakeshore East et Kitchener. Nous établissons un plan complet visant à faire participer d'autres municipalités, agences de transport en commun locales, intervenants de l'industrie (p. ex., CN, CP, VIA) et membres de la collectivité, en plus du public, à ce plan de transformation.

Metrolinx s'est établi comme expert du transport en commun régional et de la planification du transport au sein de la RGTH.



Leadership régional et planification

En 2014-2015, nous avons collaboré étroitement avec d'autres agences de transport et de transport en commun en vue d'améliorer le transport régional par l'intermédiaire d'initiatives comme :

- Un protocole d'entente signé par huit agences de transport adapté, en vertu duquel les utilisateurs d'appareils d'aide à la mobilité n'auront plus à déposer de demande auprès de chaque agence à laquelle ils ont recours, ce qui facilite les déplacements hors des limites.
- L'étude sur le réseau d'allègement de Yonge, qui vise l'achèvement à l'été 2015, qui se penche sur des options du réseau régional pour alléger la congestion sur la ligne de métro York.
- Triplinx, le nouveau système régional d'information aux passagers du transport en commun en ligne pour la région, développé en collaboration avec 10 agences de transport de la région et lancé par Metrolinx le 31 mars, qui propose la planification d'itinéraires, les horaires et les emplacements de poteaux d'arrêt et qui comprendra des renseignements à propos des événements des Jeux panaméricains/ parapanaméricains de 2015 à Toronto.

Metrolinx et ses divisions opérationnelles ont collaboré avec des fournisseurs de services de transport de partout dans la région, le tout sous la gouverne du ministère des Transports de l'Ontario et de Toronto 2015, et sont préparés pour accueillir les athlètes et les visiteurs à l'occasion des Jeux panaméricains/parapanaméricains de 2015 à Toronto en juillet en en août. Parmi les rôles que jouera Metrolinx à l'occasion des Jeux, on compte :

- Mettre au point un plan de transport permettant d'accueillir les spectateurs qui se rendent aux événements partout dans la région sur les lignes de GO Transit, tout en maintenant les services fournis aux clients existants.
- Profiter de l'envergure et de la notoriété des Jeux pour faire connaître UP Express et en promouvoir l'utilisation auprès des spectateurs en visite, des médias et des fédérations sportives participantes.
- Fournir les renseignements relatifs au plan de transport et les ressources nécessaires pour aider les résidents et les entreprises à comprendre les changements apportés au réseau de transport pendant les Jeux.

Au début de 2015, GO Transit s'est alliée à la TTC dans le cadre d'un projet pilote d'intégration tarifaire, offrant aux détenteurs d'une carte Metropass de la TTC la chance d'acheter un autocollant de 60 $ leur donnant des déplacements en train illimités entre les gares Exhibition, Union et Danforth de GO Transit.

ttc.ca

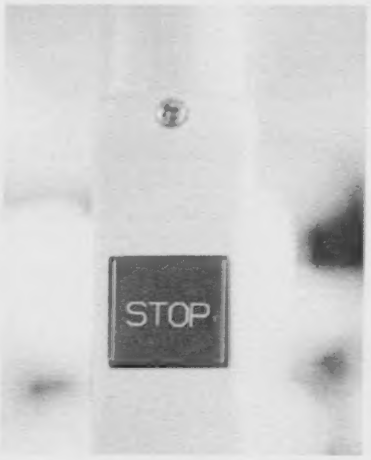
gotransit.com

Celles-ci s'appliqueront aux
gares, aux stations d'autobus
et aux garages, aussi bien
nouveaux que rénovés.

Rendre les déplacements par train plus sécuritaires

Nous sommes un exemple à suivre en matière de sécurité dans les trains, et le programme 2014–15 en matière de sécurité que nous avons mis en œuvre comprenait les éléments qui suivent :

- Mener une étude de faisabilité sur le « système de commande intégrale des trains ».
- Évaluer le risque et développer un plan d'action relatif aux matières dangereuses voyageant le long des corridors ferroviaires de Metrolinx.
- Revoir les politiques sur le travail-repos des équipes de train pour réduire les quarts divisés.
- Élaborer un système de gestion de la sécurité des ponts.
- Mettre à jour le système de gestion de la sécurité du corridor ferroviaire.
- Évaluer la sécurité des passages à niveau et poursuivre la progression des sauts-de-mouton.



À l'été 2014, nous avons lancé GO en toute sécurité, un programme de formation en ligne à l'intention de tous les entrepreneurs et personnel travaillant à proximité du corridor ferroviaire. De plus, nous avons mis sur pied plusieurs initiatives pilotes de sécurité ferroviaire cette année, y compris l'installation de hautes clôtures à Burlington et à Oakville, un projet de surveillance des affaissements de remblais et un programme de préavis d'alerte de train à l'intention des ouvriers sur les quais.

Transformer l'approvisionnement dans le secteur du transport en commun

L'Initiative d'approvisionnement du transport en commun (IATC) de Metrolinx aide les petites et les moyennes municipalités ontariennes à épargner de l'argent et à améliorer la qualité de leurs services grâce à des achats de groupe. En octobre 2014, l'IATC a annoncé un partenariat avec 13 municipalités en vue d'acheter 203 autobus entièrement accessibles. Ces municipalités ont ainsi épargné environ 4,5 %, soit un total de 4 millions de dollars. En mars 2015, l'IATC a facilité l'achat de 86 autres autobus entièrement accessibles pour 13 municipalités.

Mandater l'excellence de conception

L'engagement de Metrolinx à l'égard de l'excellence de conception s'appuie sur sa tradition de compétence élevée sur le plan de la conception technique et fonctionnelle en intégrant la participation de disciplines comme l'architecture, la conception urbaine et l'architecture paysagère.

En 2014-2015, le Comité d'examen de conception de Metrolinx, qui est composé d'experts externes, a examiné huit projets et a fourni une rétroaction pertinente et constructive. Au cours de l'exercice, nous avons établi les lignes directrices de GO Transit en matière d'excellence de conception, qui s'appliqueront aux gares, aux stations d'autobus et aux garages, aussi bien nouveaux que rénovés. Nous avons également établi des lignes directrices visant à s'assurer que les principes d'excellence de conception soient incorporés dans les propositions de développement de tiers intégrées dans les infrastructures de transport en commun le long des trajets pour Eglinton Crosstown et les projets de transport en commun rapide futurs.

Par l'intermédiaire de l'initiative d'harmonisation de l'orientation régionale, le travail a progressé pour ce qui est d'établir des normes régionales communes pour l'information sur le transport en commun, comme les cartes, la signalisation, les logos et les symboles, en consultation avec les agences de transport en commun de la RGTH. En mars 2015, nous avons sollicité la rétroaction du public quant à deux options de conception.

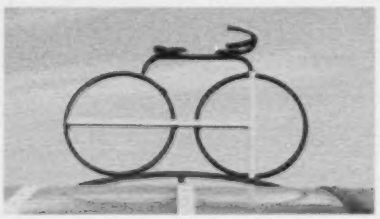
BÂTIR UNE CULTURE DE L'INNOVATION

En mai 2014, Metrolinx a organisé un sommet portant sur l'établissement d'une culture de l'innovation dans le secteur public dans le cadre duquel des cadres participants issus de différentes organisations ont discuté de manières de favoriser une culture de l'innovation, y compris par la collaboration, par la mesure de la gestion du risque et par l'établissement de nouvelles valeurs pour Metrolinx. Le processus a permis de cerner des obstacles et de déterminer des stratégies et des actions concrètes, qui sont maintenant mises en œuvre au sein de Metrolinx.

Durabilité

La durabilité est un pilier majeur du plan de transport régional et du mandat de Metrolinx, et notre plan stratégique quinquennal nous engage à réaliser des progrès à l'égard de la durabilité. En mai 2014, afin d'officialiser notre engagement à l'égard de cet objectif et d'obtenir une validation externe de nos efforts, nous sommes devenus un signataire de la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics. Il s'agit là de la première étape clé en vue de l'obtention du statut de signataire à part entière, que nous souhaitons obtenir d'ici 2016. Nous travaillons également en vue d'obtenir le statut or en ce qui concerne l'engagement en matière de durabilité de l'American Public Transportation Association d'ici 2017 au plus tard.

Metrolinx travaille en vue d'intégrer la durabilité dans chaque aspect de ses activités commerciales et a mis sur pied une équipe consacrée à la durabilité pour mener à bien ces efforts. Une équipe verte de Metrolinx a été formée. Celle-ci mobilise plus de 200 champions de la durabilité à la grandeur de l'agence. L'équipe chargée de la durabilité a également pris des mesures pour faire participer les intervenants, les clients et les employés à l'établissement d'un cadre de travail stratégique relatif à la durabilité. Le cadre de travail surveillera les incidences sociales, économiques et environnementales de nos activités et produira des rapports sur ceux-ci, en plus de créer un plan d'action visant à améliorer le rendement quant à des mesures de durabilité établies.



Inspirer le changement

Conçu pour inspirer les résidents de la RGTH à explorer différentes options de transport comme le covoiturage, le vélo et les transports en commun, notre programme Smart Commute permet de réduire de 40 millions de kilomètres les déplacements de véhicules à passager unique chaque année et génère des retombées économiques nettes de plus de 55 millions de dollars chaque année. À la fin de 2014, les membres Smart Commute incluant 340 lieux de travail et plus de 730 000 navetteurs. Parmi les événements ayant eu lieu en 2014-2015, on compte la Journée vélo-boulot, la semaine Smart Commute et la semaine de covoiturage. De plus, Metrolinx a lancé en septembre 2014 un nouvel outil de jumelage en ligne pour aider les résidents de la RGTH effectuant des déplacements semblables à covoiturer. Metrolinx est un employeur membre et s'assure que ses propres employés explorent de nouvelles options pour se rendre au travail et réduire ainsi le trafic.

Metrolinx joue également un rôle de leadership dans la promotion du transport scolaire actif et durable, dans l'établissement d'un plan de mise en œuvre et dans la préparation à la collaboration avec des conseils scolaires, des municipalités, des associations de parents et des ministères provinciaux en vue de se pencher sur des politiques et des initiatives de planification et de programmation qui encourageaient un plus grand nombre d'enfants à se rendre à l'école à pied ou en vélo.

Une des priorités des efforts de Smart Commute en 2014-2015 était la mise sur pied de la stratégie d'engagement commercial pour la gestion de la demande en matière de transport à mettre en œuvre lors des Jeux panaméricains et parapanaméricains 2015 à Toronto en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario et Toronto 2015.

Options d'accès aux gares GO

46 gares

470 PLACES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉES AU COVOITURAGE

8 gares

STATIONNEMENTS SÉCURITAIRES POUR BICYCLETTES

RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

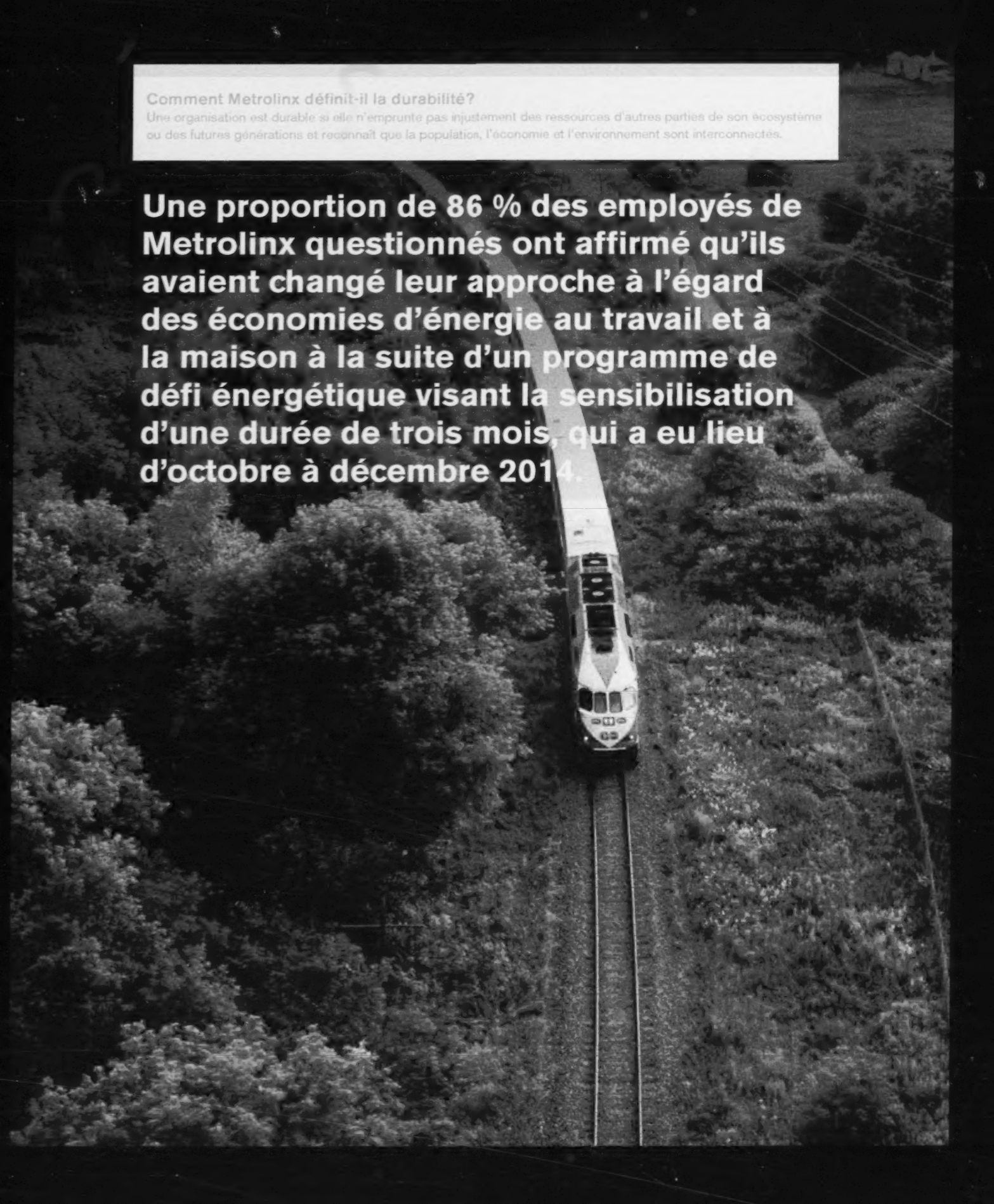
20 gares

6 gares

LOCATION D'AUTO ZIPCAR

Comment Metrolinx définit-il la durabilité?

Une organisation est durable si elle n'emprunte pas injustement des ressources d'autres parties de son écosystème ou des futures générations et reconnaît que la population, l'économie et l'environnement sont interconnectés.



Une proportion de 86 % des employés de Metrolinx questionnés ont affirmé qu'ils avaient changé leur approche à l'égard des économies d'énergie au travail et à la maison à la suite d'un programme de défi énergétique visant la sensibilisation d'une durée de trois mois, qui a eu lieu d'octobre à décembre 2014.

GO Transit, responsable de 95 % de la consommation d'énergie de Metrolinx, était la priorité d'un programme de gestion de l'énergie mis sur pied en 2013 qui permet déjà à l'agence d'épargner environ 1,5 million de dollars par année. Voici quelques exemples de mesures prises en 2014-2015 par les équipes de GO Transit responsable de la gestion de l'énergie :

- Lancement d'un nouveau logiciel pour surveiller la consommation d'essence des locomotives et les arrêts, ce qui a permis de réduire de 66 % les arrêts inutiles.
- Amélioration des paramètres de contrôle de la température et de l'éclairage dans les installations d'entretien des autobus afin de mieux correspondre aux utilisations habituelles des bâtiments.
- Installation d'éclairage DEL dans le stationnement de 23 stations GO Transit.

En 2014-2015, Metrolinx a lancé un programme visant à associer des projets de construction ayant de la terre excédentaire avec des projets ayant besoin de terre de remblaiement. Nous avons ainsi acheté de la terre du projet de construction de la nouvelle gare GO de Hamilton pour le projet d'agrandissement du stationnement de la gare GO d'Aldershot, ce qui a permis aux deux projets d'économiser et de garder 60 000 m3 de terre utilisable hors des dépotoirs.

Deux gares GO – Oakville et Ajax – ont commencé à générer de l'énergie solaire en 2014-2015. Au total, Metrolinx a une capacité de production d'énergie solaire d'environ 1 000 kW dans trois gares et un centre d'entretien des autobus.

Portée et engagement

Pour bâtir un réseau de transport et de transport en commun qui correspond aux besoins d'aujourd'hui et de demain, nous devons consulter les intervenants et le public. Nous devons ainsi les écouter, en apprendre davantage sur leur point de vue, les informer et les faire participer par l'intermédiaire de rencontres en personne, des médias traditionnels et des médias sociaux.

L'exécution de l'ensemble des principaux éléments du projet GTS a constitué un des plus importantes réalisations de l'année. Une étape finale du projet consistait à installer des clôtures de sécurité et dix kilomètres de murs antibruit construits en partenariat avec les collectivités situées le long du parcours, par l'intermédiaire huit comités consultatifs communautaires sur les murs antibruit. À l'aide des directives de la collectivité, nous avons fourni de l'art public afin d'embellir les infrastructures de transport en commun le long du corridor ferroviaire. Nous avons également mis sur pied une campagne de remerciements visant à souligner la patience et le soutien de nos voisins lorsque vous terminions la construction des infrastructures majeures afin d'améliorer le transport en commun au sein de la région.

Dans le but de soutenir le travail en cours sur le TLR Eglinton Crosstown, l'équipe de relations communautaires de Crosstown a ouvert un deuxième bureau communautaire le long de la portion est du trajet et a tenu plus de 100 rencontres publiques et activités de sensibilisation auprès de la collectivité. Celles-ci comprenaient une série de séances de consultation par téléconférence avec des milliers de participants qui vivent et travaillent le long du segment percé d'Eglinton, qui se joignaient à nous pour poser des questions et obtenir des renseignements à propos du projet. Le projet de Crosstown est le premier projet de Metrolinx qui comprend un Cadre sur les avantages communautaires – qui sera dorénavant mis en œuvre dans tous les principaux projets d'infrastructure – qui aide à faire en sorte que les collectivités avoisinantes profitent de possibilités d'emploi et d'apprentissage dans la collectivité et d'occasions aux fournisseurs locaux.

Au cours de l'année, nous avons tenu des rencontres de consultation publique pour des projets à la grandeur de la RGTH, y compris l'étude sur le réseau d'allègement de Yonge à Toronto, la nouvelle gare GO et le centre de remisage de trains sur Lewis Road à Hamilton, l'expansion du corridor de Kitchener à Georgetown, l'évaluation environnementale du corridor de Stouffville à Scarborough et à Markham et le processus d'évaluation du projet de transport de Lakeshore East à Scarborough et à Pickering.

En avril 2014, nous avons lancé une carte de projet interactive sur metrolinx.com afin de mettre en valeur les accomplissements réalisés quant aux plus importants projets d'amélioration des infrastructures, y compris UP Express, GO Transit, la gare Union, le transport en commun rapide et le métro Yonge-University-Spadina.

Le site Web mobile de GO Transit a été lancé en septembre 2014 et a attiré 275 000 utilisateurs et généré 1,2 million de visionnements de pages au cours de son premier mois.

Susciter l'engagement au sein des médias sociaux

Les médias sociaux s'avèrent être un moyen de plus en plus efficace pour Metrolinx de s'adresser à ses destinataires. « Mme Snooze », la première vidéo d'une campagne de six mois lancée en janvier 2015, a généré plus de 25 000 engagements sur Twitter et près de 2 millions de commentaires sur Facebook en deux semaines. En mettant en œuvre une stratégie coordonnée liée aux médias sociaux à la grandeur des divisions de Metrolinx, nous avons attiré :

17,000 ABONNÉS
twitter.com/Metrolinx

2,100 ABONNÉS
instagram.com/Metrolinx

13,400 CLICS SUR « J'AIME »
facebook.com/Metrolinxofficial

2.1 MILLIONS DE VUES
flickr.com/Metrolinx

FAIRE PARTICIPER LE PERSONNEL DE METROLINX

Metrolinx a collaboré avec Soapbox, une entreprise technologique en démarrage de Toronto, afin de réinventer son système de soumission et de gestion des idées, concrétisant nos valeurs : Travailler en équipe, Aller de l'avant et Servir avec passion. Le système fait participer l'intégralité de la main-d'œuvre de Metrolinx par l'intermédiaire d'une interface semblable à un média social permettant de soumettre des idées concrètes pour améliorer la manière dont nous exécutons des projets et servons nos clients, de voter pour celles-ci et de formuler des commentaires sur celles-ci. À la fin de mars 2015, il y avait 1 398 utilisateurs actifs dans le système, et 770 idées avaient été proposées, dont 48 avaient déjà été entièrement mises en œuvre.

RW
&CO

Prix et reconnaissance

Metrolinx
Gagnant, meilleurs employeurs du grand Toronto
Les 100 meilleurs employeurs au Canada

Metrolinx
Gagnant, Prix des meilleurs employeurs au Canada pour les jeunes
Les 100 meilleurs employeurs au Canada

Metrolinx
Gagnant, Excellence en matière de responsabilité d'entreprise
Green Living Enterprises et Canadian Business for Social Responsibility

Metrolinx
Gagnant, prix pour le fort engagement à l'égard du bien social tout en protégeant l'environnement en faisant la promotion de la réutilisation de la technologie, Green4Good

UP Express
Gagnant, Concept de l'année
Gagnant, Projet de l'année
Global Air Rail Alliance

GO Transit
Gagnant, Pratiques exemplaires 2014
Parking Council de l'Institute of Transportation Engineers

Voies rapides VivaNext
Gagnant, Projet de l'année 2014 dans la catégorie des projets en transport de plus de 75 millions de dollars
Ontario Public Works Association

Valeurs de Metrolinx

Servir avec passion

Nous nous investissons corps et âme dans l'excellence du service pour nos clients et chacun de nous.

Aller de l'avant

Nous adhérons au changement et créons de nouvelles idées.

Travailler en équipe

Nous travaillons ensemble dans un esprit de confiance et de respect.

METROLINX

Discussion et analyse de la direction

Forte de son savoir-faire dans la gestion de projets et le transport en commun, Metrolinx continue de mettre en œuvre son mandat qui consiste à fournir des solutions de mobilité pour la région du grand Toronto et de Hamilton. Des jalons clés ont été atteints au cours de l'exercice financier, y compris les projets de la Première Vague, notamment Union Pearson Express (UP Express), la revitalisation de la gare Union, les voies rapides VivaNext de Georgetown South et de la région de York et le TLR Eglinton Crosstown.

La phase 1 de la mise en œuvre du système de tarification PRESTO dans le réseau de la Toronto Transit Commission (TTC) a été terminée. Ainsi, elle couvre 4 parcours de tramway et 26 stations de métro. Metrolinx a continué à mettre l'accent sur l'augmentation de la fréquentation GO et sur l'élargissement de ses services. Ainsi, l'achalandage de GO Transit (par nombre d'embarquements) a augmenté de 4,0 % en 2014-2015 et devrait connaître une croissance de 3,2 % en 2015-2016.

La mise en œuvre d'initiatives et d'étapes clés à venir en 2015-2016 aura continuellement une incidence sur tous les aspects déterminants des opérations de Metrolinx.

Le service UP Express, une initiative clé, a pour objectif de fournir des solutions de transport rapides et fiables permettant aux clients de se déplacer entre l'aéroport international Pearson de Toronto et la gare Union.

Il est prévu que l'engagement récent et le financement approuvé du gouvernement à l'égard du service express régional (SER) aient une incidence stratégique sur la fréquence et l'efficacité des trains GO Transit au sein de la RGTH.

Le SER devrait permettre de doubler le service aux heures de pointe et de quadrupler le service hors pointe par rapport aux données actuelles et, dans certains cas, de réduire les temps de transport sur certains trajets. Les services de carte PRESTO seront étendus afin de couvrir l'ensemble du réseau de la TTC d'ici la fin de 2016.

Photo de Rick Radell

Rendement de la société

Les revenus de Metrolinx comprennent les revenus des usagers, de la carte PRESTO et les autres revenus. La perte nette représente l'excédent des dépenses d'exploitation, incluant l'amortissement, sur les recettes réalisées pendant l'année. La perte nette de 17,8 millions de dollars pour l'année a été légèrement plus élevée que la perte réelle de 16,9 millions de dollars pour 2013-2014 et la perte budgétée de 15,5 millions de dollars pour 2014-2015.

Le tableau suivant nous présente un résumé des recettes consolidées, des coûts d'exploitation et de l'achalandage (mesuré par le nombre d'embarquements) pour Metrolinx et ses divisions d'exploitation (GO Transit, PRESTO, UP Express) pour l'exercice financier 2014-2015, les trois derniers exercices financiers antérieurs et le budget 2014-2015.

Résumé du rendement de la société *(données arrondies au millier près)*	**Données réelles de 2011-2012**	**Données réelles de 2012-13**	**Données réelles de 2013-14**	**Données réelles de 2014-15**	**Données budgétées pour 2014-15**
Charges d'exploitation	475 261 000	524 271 000	611 830 000	691 685 000	684 604 000
Revenus liés aux services de transport en commun	338 075 000	357 333 000	393 574 000	437 939 000	432 797 000
Revenus non liés aux titres de transport	25 201 000	25 088 000	26 182 000	25 414 000	27 598 000
Revenus liés à PRESTO	832 000	9 338 000	18 769 000	9 871 000	12 952 000
Achalandage	62 217 000	64 688 000	66 055 000	695 000	68 493 000

Remarque :

1) La charge d'intégration des tarifs, qui était comptabilisée comme montant contrebalançant les revenus, a été reclassée dans les revenus liés aux services de transport en commun. Les montants au titre des revenus liés aux services de transport en commun et de l'exploitation ferroviaire et des autobus ont été ajustés en conséquence pour les exercices 2011-2012 à 2014-2015.

2) Les revenus non liés aux titres de transport pour l'exercice 2011-2012 ont été retraités pour tenir compte des produits d'intérêts reçus en 2012-2013 relativement à ces périodes précédentes.

Normes comptables futures

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (le « CCSP ») prescrit les normes comptables pour le secteur public, y compris pour les organismes sans but lucratif, comme Metrolinx. Au cours du dernier exercice, le CCSP a publié plusieurs normes comptables qui pourraient avoir des incidences sur les activités de Metrolinx, ses décisions en matière de dépenses en immobilisations et la présentation de ses résultats financiers. Metrolinx évaluera les lignes directrices et les avantages de ces normes et transmettra également des recommandations au CCSP.

Les normes comptables qui devraient avoir des incidences sur le financement pour les dépenses en immobilisations, la comptabilisation des revenus et des immobilisations, entre autres, comprennent : le cadre conceptuel, les actifs, les actifs éventuels et les passifs contractuels, les paiements de transfert, les informations à fournir sur les apparentés et les opérations interentités.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2015, Metrolinx a mis en œuvre la norme comptable portant sur les sites contaminés. Tous les biens fonciers ont été inventoriés et évalués conformément à la norme. Au cours de la première année d'application de la norme, il n'y a eu aucun passif présenté en vertu de cette norme.

Rapport financier

Le présent rapport de gestion de Metrolinx doit être lu parallèlement aux états financiers audités et aux notes complémentaires connexes pour les exercices clos les 31 mars 2012 (exercice 2011-2012), 31 mars 2013 (exercice 2012-2013), 31 mars 2014 (exercice 2013-2014) et 31 mars 2015 (exercice 2014-2015).

Rapport financier (données arrondies au millier près)	Données réelles de 2011-12	Données réelles de 2012-13	Données réelles de 2013-14	Données réelles de 2014-15	Données budgétées pour 2014-15	Écart
Revenus						
Revenus liés aux services de transport en commun*	338 075 000	357 333 000	393 574 000	437 939 000	432 797 000	5 142 000
Revenus non liés aux titres de transport	25 201 000	25 088 000	26 182 000	25 414 000	27 598 000	(2 184 000)
Revenus liés à PRESTO	832 000	9 338 000	18 769 000	9 871 000	12 952 000	(3 081 000)
Revenus liés à UP Express	–	–	–	1 512 000	3 000 000	(1 488 000)
Apports du gouvernement provincial***	92 110 000	120 538 000	161 480 000	190 440 000	196 258 000	(5 818 000)
Apports du gouvernement fédéral	151 000	–	–	–	–	–
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	245 770 000	244 387 000	291 147 000	350 331 000	341 410 000	8 921 000
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	1 130 000	417 000	246 000	10 817 000	–	10 817 000
Total des revenus	703 269 000	757 101 000	891 398 000	1 026 324 000	1 014 015 000	12 309 000
Charges						
Fournitures et services	25 569 000	24 128 000	34 466 000	35 244 000	24 810 000	10 434 000
Matériel et entretien	60 511 000	60 625 000	73 804 000	77 841 000	76 063 000	1 778 000
Installations et voies	69 196 000	77 053 000	88 350 000	95 280 000	97 839 000	(2 559 000)
Main-d'œuvre et avantages sociaux**	170 623 000	194 231 000	212 536 000	234 307 000	230 331 000	3 976 000
Exploitation ferroviaire et des autobus	129 388 000	138 346 000	156 383 000	165 485 000	169 335 000	(3 850 000)
Division d'exploitation PRESTO	19 588 000	29 436 000	37 118 000	64 535 000	65 893 000	(1 358 000)
Division d'exploitation UP	386 000	452 000	9 174 000	18 993 000	20 333 000	(1 340 000)
Amortissement des immobilisations	253 024 000	249 730 000	296 198 000	352 125 000	344 594 000	7 531 000
Amortissement d'un actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	–
Total des charges	728 612 000	774 328 000	908 356 000	1 044 137 000	1 029 525 000	14 612 000
Bénéfice net (perte nette)	(25 343 000)	(17 226 000)	(16 958 000)	(17 813 000)	(15 510 000)	(2 303 000)

Remarque :

* La charge d'intégration des tarifs, qui était comptabilisée comme montant contrebalançant les revenus, a été reclassée dans les revenus liés aux services de transport en commun. Les montants au titre des revenus liés aux services de transport en commun et de l'exploitation ferroviaire et des autobus ont été ajustés en conséquence pour les exercices 2011-2012 à 2014-2015.

** Les données réelles de 2012-2013 comprennent les obligations à long terme relatives aux avantages postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisées.

*** Les produits d'intérêts ont été modifiés afin d'inclure les intérêts reçus en 2012-2013 relativement aux périodes antérieures.

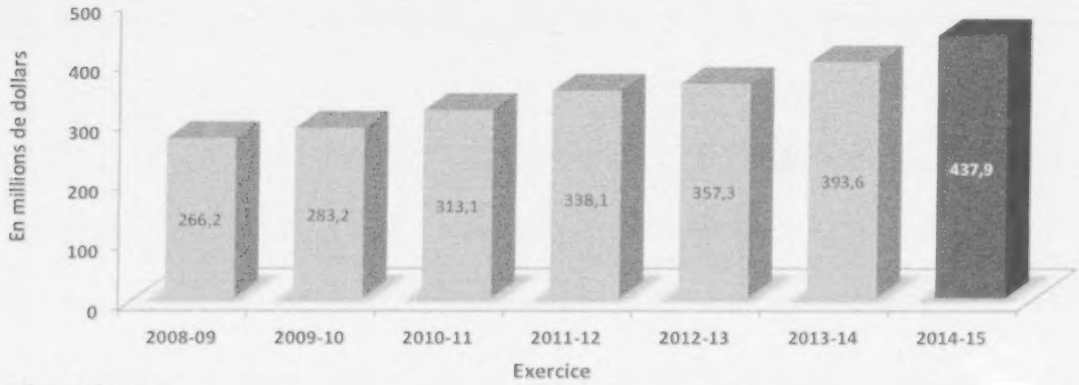
Revenus

Revenus liés aux services de transport en commun

En 2014-2015, Metrolinx a continué de réaliser des gains importants en ce qui a trait aux services de transport en commun, les revenus étant passés de 393,6 M$ pour l'exercice précédent à 437,9 M$ pour l'exercice considéré. L'augmentation de 11,3 % des revenus liés aux services de transport en commun s'explique par la hausse des tarifs et par des niveaux d'achalandage supérieurs. La croissance des revenus d'un exercice à l'autre a été solide, elle s'est établie à 5,1 M$, soit 1,2 % supérieure au budget, l'achalandage réel ayant poursuivi sa croissance.

Au cours de la période de sept ans allant de l'exercice 2008-2009 à l'exercice 2014-2015, les revenus liés aux services de transport en commun ont augmenté selon un taux de croissance annuel composé de 7,4 %.

Total des revenus liés au transport en commun
(y compris la charge d'intégration des tarifs)

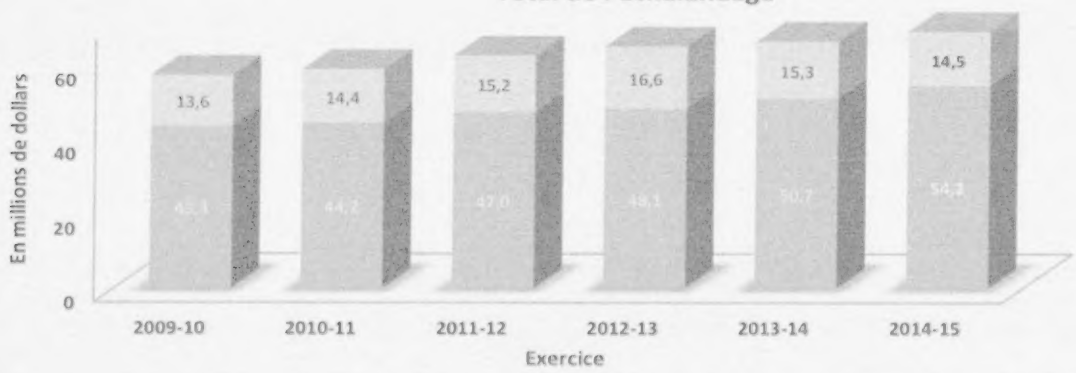


Achalandage

L'achalandage de Metrolinx (mesuré en fonction du nombre d'embarquements) continue de démontrer une solide augmentation de la clientèle de la société. L'achalandage est passé de 66,0 millions de dollars en 2013-2014 à 68,7 millions de dollars en 2014-2015, soit une hausse de 4,0 %. L'achalandage pour l'exercice s'est chiffré à 0,2 million de dollars, ou 0,3 % au-dessus du budget. Le réseau ferroviaire a connu une très forte croissance de 6,8 %, alors que la rationalisation des services d'autobus dans la région de Durham ainsi que le transfert de certains services au réseau de transport en commun de la région de Durham expliquent en grande partie la baisse de 5,1 % du nombre d'embarquements dans les autobus.

Au cours de la période de six ans allant de l'exercice 2009-2010 à l'exercice 2014-2015, l'achalandage a augmenté selon un taux de croissance annuel composé de 3,2 %.

Total de l'achalandage



Revenus non liés aux titres de transport

Avec le service UP Express, Metrolinx a développé un certain nombre de partenariats stratégiques et a signé des ententes avec des partenaires exerçant leurs activités dans des secteurs tels que les services financiers, l'information et la technologie, le commerce de détail et l'électronique grand public, afin d'être rentable et d'augmenter les tarifs non liés aux titres de transport.

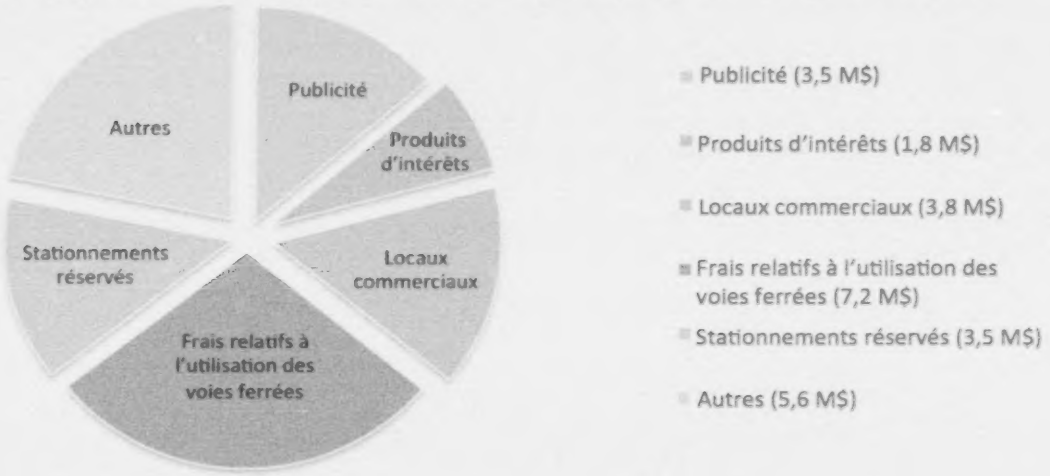
Les revenus non liés aux titres de transport se sont établis à 25,4 M$ en 2014-2015 comparativement à 26,2 M$ en 20132014 (à l'exclusion du gain ou de la perte sur la cession d'immobilisations).

Photo de Tom Arban

Total des revenus non liés aux titres de transport

Le graphique suivant présente les composantes des revenus non liés aux titres de transport pour l'exercice clos le 31 mars 2015.

Revenus non liés aux titres de transport pour l'exercice 2014-2015



Financement gouvernemental

Subvention d'exploitation

Le gouvernement de l'Ontario a consenti à Metrolinx des subventions d'exploitation d'un montant approximatif de 190,4 M$. Une tranche de 64,5 M$ a été affectée aux charges directes liées aux activités de PRESTO, et une tranche de 19,0 M$, aux charges directes liées aux activités d'UP Express.

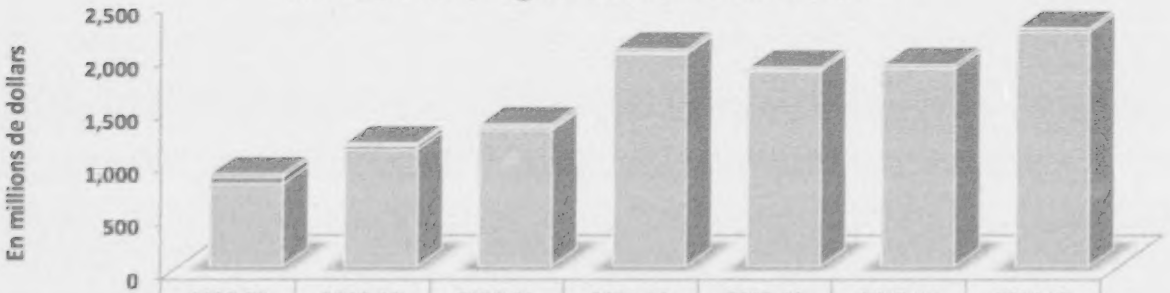
Les subventions d'exploitation accordées par le gouvernement provincial ont augmenté de manière constante au cours des sept dernières années, et l'amortissement a été entièrement financé par le gouvernement. La mise en œuvre de bon nombre des engagements pris dans le cadre du plan de transport régional a nécessité une augmentation des fonds destinés à l'exploitation en raison de la création de nouveaux secteurs, tels que PRESTO et UP Express, qui sont désormais opérationnels. Pour l'exercice, la charge d'amortissement s'est établie à 352,4 M$, soit un montant de 7,8 M$ supérieur au budget de 344,6 M$, principalement en raison de la mise en service d'un nombre plus élevé de projets au cours de l'exercice. La prestation de services additionnels en mi-journée et la fin de semaine par Go Transit explique également l'augmentation des subventions d'exploitation. Les subventions d'exploitation consenties par le gouvernement provincial augmentent chaque année à un taux de croissance annuel composé de 13,6 %. Au cours des 10 dernières années, Metrolinx n'a reçu aucune subvention municipale, et les subventions fédérales se sont élevées à 177 000 $ en 2010-2011 et à 151 000 $ en 20112012.

Subvention à l'égard des immobilisations

Les dépenses en immobilisations sont passées de 1 973,5 M$ en 2013-2014 à 2 238,1 M$ en 2014-2015. Le financement reçu du gouvernement de l'Ontario a donc totalisé 2 203,1 M$ pour l'exercice 2014-2015. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a fourni à Metrolinx un financement pour les dépenses en immobilisations de 28,4 M$, et les administrations municipales, un financement de 6,5 M$. Le financement fédéral provient de deux programmes : le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (le « FCIS ») et le programme de service rapide par bus (le « SRB »). L'exercice 201415 est le premier exercice pour les apports du FCIS à l'égard de la mise en place de PRESTO pour le TTC.

Les dépenses en immobilisations continues importantes ayant été engagées au cours de l'exercice comprennent l'achèvement de la construction de l'UP Express, une grande variété d'améliorations apportées au réseau GO Transit et la progression de la construction des projets de transport rapide prioritaires s'inscrivant dans le plan de transport régional, notamment le TLR Eglinton Crosstown.

Subvention à l'égard des immobilisations



	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
Municipale	32.7	24.4	29.2	30.2	27.9	33.3	6.5
Fédérale	60.2	37.4	24.6	10.6	4.7	2.7	28.4
Provinciale	769.0	1,095.0	1,280.5	1,997.9	1,835.8	1,858.5	2,203.1

Exercice

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation se sont chiffrés à 691,7 M$, soit un montant de 7,1 M$ (1,0 %) supérieur au budget de 684,6 M$.

Main-d'œuvre et avantages sociaux

Les coûts liés à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux ont été supérieurs au budget d'environ 4,0 M$ (à l'exclusion des obligations non capitalisées) en raison essentiellement de l'embauche d'équipages de train supplémentaires au miexercice et de la formation pour la future mise en service de GO Transit. En outre, le budget ne comprend pas les obligations à long terme relatives aux avantages postérieurs à l'emploi qui sont financées par répartition.

Matériel et entretien

Les coûts liés au matériel et à l'entretien ont excédé le budget d'environ 1,8 M$ en raison de la hausse des coûts des matières consommables liées au nouveau service offert aux 30 minutes sur les lignes Lakeshore et à la réparation des wagons ferroviaires qui ont été endommagés lors de l'inondation de juillet 2013.

Activités d'UP Express

UP Express a été officiellement lancé au cours de l'exercice 2011-2012 alors que s'amorçaient les activités et la planification en matière d'immobilisations en vue d'une mise en service pour les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015. Les charges d'exploitation ont été inférieures au budget d'environ 1,3 M$, car certains frais de marketing ont été reportés à l'exercice 2015-2016 afin de couvrir la publicité d'UP Express, la mise en service étant prévue en juin 2015.

Activités de PRESTO

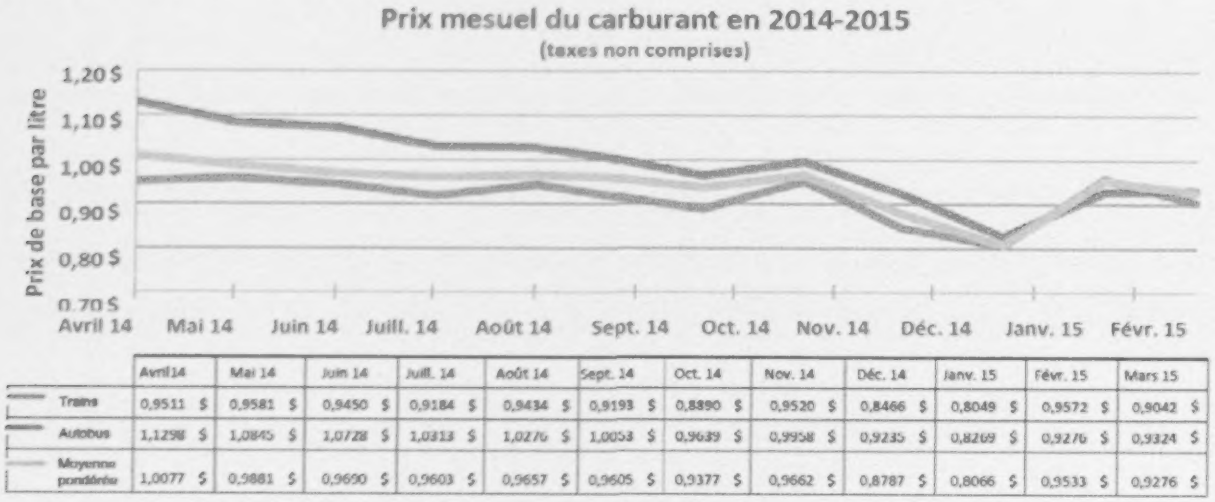
Le résultat des activités de PRESTO s'est révélé inférieur au budget d'environ 1,4 M$ en raison du nombre de postes vacants plus élevé que prévu et du recours moins important à des services professionnels.

Charges d'exploitation par catégorie

Exploitation ferroviaire et des autobus

Les charges d'exploitation ferroviaire et des autobus réelles ont été inférieures au budget prévu d'environ 3,9 M$ en raison essentiellement de la diminution des prix du carburant. Ces facteurs ont été contrebalancés par l'augmentation des coûts liés au personnel et à une source d'énergie auxiliaire. En 2014-2015, les coûts du carburant diesel ont totalisé 66,6 M$, soit 9,6 % du total des charges d'exploitation.

Le graphique ci-dessous illustre les tendances du prix du carburant au cours des douze derniers mois.



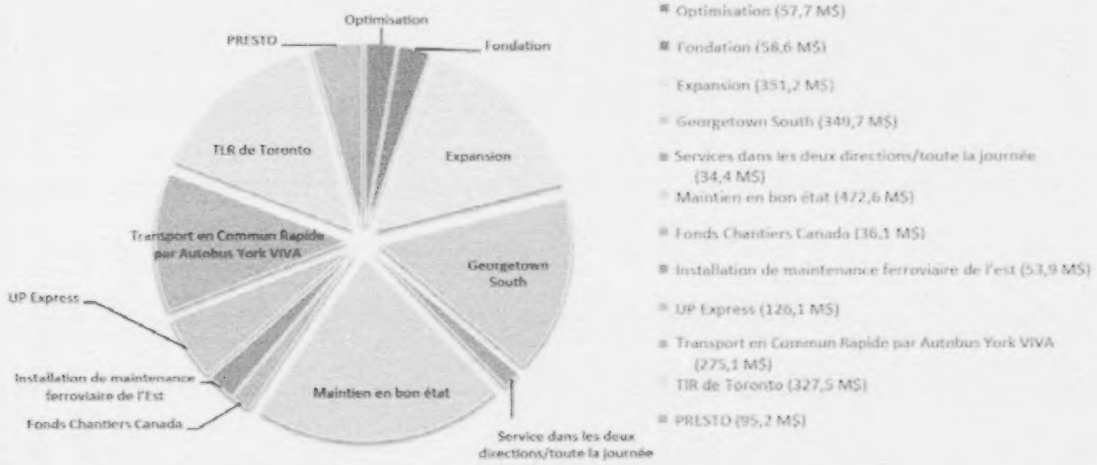
	Avril14	Mai 14	Juin 14	Juill. 14	Août 14	Sept. 14	Oct. 14	Nov. 14	Déc. 14	Janv. 15	Févr. 15	Mars 15
Trains	0,9511 $	0,9581 $	0,9450 $	0,9184 $	0,9434 $	0,9193 $	0,8890 $	0,9520 $	0,8466 $	0,8049 $	0,9572 $	0,9042 $
Autobus	1,1298 $	1,0845 $	1,0728 $	1,0313 $	1,0276 $	1,0053 $	0,9639 $	0,9958 $	0,9235 $	0,8269 $	0,9276 $	0,9324 $
Moyenne pondérée	1,0077 $	0,9881 $	0,9690 $	0,9603 $	0,9657 $	0,9605 $	0,9377 $	0,9662 $	0,8787 $	0,8066 $	0,9533 $	0,9276 $

Le prix du carburant diesel a augmenté de façon constante depuis 2009-2010, mais il devait se stabiliser au cours de l'exercice 2014-2015. Des facteurs géopolitiques jouent un rôle prédominant quant à la stabilisation réelle du prix du carburant. En plus de faire appel à des consultants dans le domaine du carburant diesel, Metrolinx a conclu des contrats à prix fixes et prévoit mettre en place des instruments financiers de couverture afin d'aider à hausser le degré de certitude à l'égard des prix en ce qui a trait à ses coûts relatifs au carburant diesel.

Dépenses en immobilisations

En 2014-2015, Metrolinx s'est efforcée de continuer à remplir le mandat que le gouvernement provincial lui a confié, soit d'augmenter de manière considérable son investissement dans les infrastructures de transport en commun. Des projets d'investissement d'envergure, notamment le corridor de Georgetown South, UP Express, la modernisation de la gare Union, la mise en œuvre du système tarifaire PRESTO sur le réseau de la TTC et le réseau OC Transpo, la construction du réseau de Transport en Commun Rapide par Autobus Viva et les projets d'Eglinton Crosstown, ont été amorcés, ont franchi des étapes importantes ou ont été achevés au cours de l'exercice. Des investissements importants ont également été faits en vue de maintenir en bon état les infrastructures existantes afin d'en préserver et d'en améliorer la sécurité et la fiabilité. Les dépenses en immobilisations au cours de l'exercice 20142015 se sont élevées à 2 238,1 M$.

Dépenses en immobilisations en 2014-2015, par catégorie



Des projets d'envergure ont progressé ou ont été achevés au cours de l'exercice :

- Un montant de 411,1 M$ a été investi dans Georgetown South, le saut-de-mouton de Toronto Ouest et d'autres projets nécessaires afin d'offrir un service ferroviaire accru sur le réseau GO Transit et Union Pearson Express.
- Un montant additionnel de 126,1 M$ a été investi pour les infrastructures propres à UP Express.
- Un montant de 114,3 M$ a été investi afin de poursuivre les travaux de modernisation de la gare Union, notamment l'installation des systèmes de signalisation, le remplacement du quai couvert et la construction du nouveau hall de gare.
- Un montant de 390,7 M$ a été investi afin de maintenir en bon état les infrastructures existantes, ce qui comprend les stations, le parc de trains et d'autobus, les corridors ferroviaires, les installations d'entretien du parc et les stationnements.
- Un montant de 14,2 M$ a été investi dans de nouveaux stationnements, qui ont été achevés ou sont en cours de construction.
- Un montant de 52,3 M$ a été investi dans les corridors ferroviaires (sauf le corridor de Georgetown South) relativement aux voies ferrées, aux systèmes de signalisation et aux ponts.
- Des acomptes d'un montant de 32,4 M$ ont été versés pour l'achat de wagons ferroviaires additionnels, alors qu'un montant de 3,5 M$ a servi à l'achat de nouvelles locomotives, et un montant de 39,0 M$, à l'achat d'autobus supplémentaires.
- Un montant de 95,2 M$ a été investi pour la mise au point de PRESTO dont les fonctionnalités seront améliorées et qui sera déployée sur l'ensemble du réseau de la TTC.
- Un montant de 602,6 M$ a été investi dans les projets de Transport en Commun Rapide par Autobus VIVA à York et de TLR de Toronto, notamment pour les éléments suivants :
  - la construction d'un tunnel dans le cadre du projet Eglinton Crosstown;
  - l'achèvement du projet de Transport en Commun Rapide par Autobus VIVA à York, sur l'autoroute 7, entre Bayview et East Beaver Creek et la poursuite de la construction le long de Davis Drive.

Le tableau suivant fournit des détails sur la capacité et l'infrastructure des services de Metrolinx, tels que le service d'autobus, le service ferroviaire et les services liés au stationnement, lesquels sont nécessaires pour soutenir les niveaux de service actuels.

Niveaux de service et infrastructure en avril 2015	
Service ferroviaire	**Total**
Lignes	7
Gares	63
Kilomètres d'itinéraire	452
Trajets de train en semaine	252
Rames en service en semaine	52
Locomotives	75
Voitures de passagers à étage	615
Service d'autobus	
Stations (plus les nombreux arrêts et billetteries)	15
Kilomètres d'itinéraire	2 796
Trajets d'autobus en semaine, ensemble du réseau	2 529
Trajets d'autobus en semaine, gare Union	634
Autobus à un étage	383
Autobus à deux étages	117
Autobus avec supports à vélos	100 %
Ensemble du réseau	
Places de stationnement	69 123
Parcs de stationnement incitatif	3 911
Parcs de stationnement en élévation	10
Gares/stations dotées d'abris à vélos	59
Gares dotées de casiers à vélos	5
Éoliennes	1
Installations de panneaux solaires (photovoltaïques)	3

Gestion des risques d'entreprise

Évaluation et gestion des risques

Metrolinx continue d'améliorer son programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) et de veiller à respecter l'exigence du gouvernement de l'Ontario voulant que tous les organismes réglementés adoptent une approche de gestion d'entreprise fondée sur les risques.

La direction et le conseil effectuent régulièrement un suivi des risques d'entreprise qui ont été entièrement évalués au moyen de mesures d'atténuation vérifiées qui réduisent les risques à un niveau acceptable et examinent de manière proactive les risques émergents. Les risques émergents sont identifiés et évalués selon l'évolution des circonstances susceptible de faire passer ces risques à un niveau élevé dans un futur proche.

Au cours de l'exercice 2014-2015 :

- Metrolinx a mis en place un cadre lié à l'appétence et à la tolérance au risque. Par conséquent, le conseil a approuvé des paramètres pour la gestion de l'incertitude de Metrolinx dans la poursuite de ses objectifs.
- Le recours à l'analyse quantitative a été accru en élaborant des pratiques exemplaires et en les appliquant lors d'analyses de rentabilité et d'évaluations des coûts imprévus liés aux projets.
- Le cadre de gestion des risques des projets a été élaboré et sera intégré dans les pratiques et les procédures du nouveau groupe des projets d'investissement.

Pour l'exercice 2015-2016, la société s'engage à faire ce qui suit :

- Metrolinx mettra la priorité sur l'application de la tolérance aux risques aux indicateurs de rendement clés.
- Metrolinx continuera d'élargir le recours à l'analyse quantitative dans d'autres domaines clés tels que la gestion des échéanciers des projets et la planification des activités.
- Une stratégie de gestion du rendement axée sur les risques est en cours d'élaboration et sera mise en place au cours des trois prochaines années afin de solidifier davantage les principes de gestion des risques dans le cadre des activités quotidiennes.

La haute direction a identifié les principales composantes suivantes pour la surveillance continue et la communication sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et les valeurs de Metrolinx.

Principales composantes

PRINCIPALES COMPOSANTES	DESCRIPTION
Leadership à l'échelle régionale et pertinence du Grand Projet	*La crédibilité du plan de transport régional est maintenue si on démontre que les* décisions sont prises sur la base de preuves, que les progrès sont constants et que les engagements sont respectés selon le calendrier et le budget.
Financement soutenu	Metrolinx doit pouvoir compter sur un financement continu et suffisant afin de financer les activités et les programmes d'immobilisations actuels et à venir.
Gestion et gouvernance des intervenants	Une surveillance de la gouvernance de l'organisation de même qu'une définition claire des rôles et des responsabilités des intervenants sont nécessaires afin que Metrolinx atteigne ses objectifs.
Gestion des exigences des intervenants	Une compréhension et une communication claires des objectifs des programmes sont nécessaires afin de répondre aux exigences des intervenants en matière de budget, de portée et de calendrier.
Mise en œuvre de PRESTO	Le déploiement du système de cartes tarifaires doit faire l'objet d'une gestion efficace afin de respecter les engagements en termes de délai. Il est nécessaire que Metrolinx élabore de nouveaux programmes en matière de prestataires de services, ainsi qu'une stratégie d'approvisionnement améliorée.
Entrée en service d'UP Express	La gestion du lancement d'UP Express pour offrir le service à temps pour les Jeux panaméricains, le développement et le maintien de partenariats et la prestation de services haut de gamme pour les clients constituent des facteurs de réussite essentiels en ce qui a trait à UP Express.
Mise en place du transport en commun rapide	La gestion efficace des intervenants du projet est essentielle pour assurer une mise en œuvre réussie du programme de mise en place du transport en commun rapide, y compris le recours à des modes de financement et d'approvisionnement alternatifs.
Main-d'œuvre	La gestion efficace de la main-d'œuvre est essentielle à l'atteinte des résultats commerciaux et à l'optimisation de la productivité.
Satisfaction de la clientèle	Des services fiables ainsi que des communications rapides et de grande qualité sont des facteurs de succès afin de permettre à Metrolinx de respecter son engagement auprès de ses clients.
Protection des renseignements et cyber sécurité	Metrolinx est dans l'obligation de protéger les données des clients et de la société, de s'assurer d'être conforme à loi sur la protection de la confidentialité, et d'atténuer toute atteinte possible à la vie privée.
Exécution des programmes	Le volume et la complexité des projets ainsi que les exigences des intervenants doivent faire l'objet d'une gestion efficace et d'une priorisation afin que les projets soient réalisés à temps, dans les limites du budget, conformément à la portée exigée et soient d'une qualité supérieure.
Sécurité des passagers	L'accent est mis sur la prise de mesures proactives et sur la poursuite du renforcement de la culture prônant la sécurité au moyen d'une orientation et d'un engagement clairs, d'une communication efficace et d'une amélioration continue.
Législation / Conformité	Exercer nos activités conformément à l'ensemble des lois, règlements, directives et politiques applicables.
Service ferroviaire express régional GO	Développement continu et mise en place des plans de travail afin d'offrir un service électrifié aux 15 minutes dans les principaux corridors ferroviaires détenus par GO.

Indicateurs de rendement clés

Ratio de recouvrement des coûts

Metrolinx a recours au ratio de recouvrement des coûts d'exploitation (ce qui exclut les activités d'UP Express et de PRESTO) à titre d'indicateur clé de la performance financière. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation, qui correspond au total des revenus (à l'exclusion des subventions d'exploitation, des subventions, de la vente d'actifs et des revenus extraordinaires) sur le total des coûts d'exploitation, est une mesure représentative de l'efficience et de l'efficacité des activités d'une agence de transport. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement à ses résultats historiques et à des indices de référence du secteur. Par le passé, Metrolinx a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation était de 76,2 % en 2014-2015, ce qui correspond à une hausse par rapport à l'exercice 2013-2014, laquelle reflète l'augmentation des revenus liés aux services de transport en commun.

Ratio de recouvrement des coûts d'exploitation

	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
Ratio de recouvrement des coûts	80,2 %	79,0 %	79,0 %	79,7 %	77,1 %	75,6 %	76,2 %

Remarques :

1) Exclut les avantages sociaux, qui ne sont pas capitalisés.

2) La charge d'intégration des tarifs a été reclassée à titre de montant contrebalançant les revenus selon la comptabilisation au décaissement.

Coefficient d'imputation des coûts indirects

Le coefficient d'imputation des coûts indirects correspond au pourcentage des coûts indirects liés au soutien par rapport aux coûts d'exploitation. Pour l'exercice 2014-2015, le coefficient d'imputation des coûts indirects de 8,4 % s'est révélé inférieur au coefficient d'imputation des coûts indirects de 8,7 % pour l'exercice 2013-2014. Cette diminution s'explique par le fait que les coûts indirects découlant des fonctions de soutien de la société augmentent à un rythme plus lent que celui des autres divisions d'exploitation.

Compétitivité de GO Transit

D'un point de vue économique, Go Transit demeure un choix de prédilection pour les usagers du transport en commun dans la RGTH. Voyager avec Go Transit correspond à environ 61 % du total des coûts associés à une voiture, c'est-à-dire l'essence et le stationnement. Le coût moyen au kilomètre en voiture est de 0,25 $, alors que pour le transport en commun, le coût est de 0,15 $ le kilomètre. Ces prix reflètent les coûts du carburant et du stationnement dans le centre-ville de Toronto seulement et ne prennent pas en compte les coûts supplémentaires liés à l'entretien du véhicule et les coûts de propriété du véhicule pouvant découler de la hausse du kilométrage parcouru par le véhicule. Le prix du carburant est basé sur le guide Coûts d'utilisation d'une automobile 2013 publié par l'Association canadienne des automobilistes. Go Transit continue d'offrir un service simplifié en tout confort et un mode de transport agréable et concurrentiel aux passagers.

Coût par passage

Le coût par passage correspond aux coûts d'exploitation moyens nécessaires pour amener les passagers d'un point d'embarquement vers une destination, et il est mesuré en fonction du nombre d'embarquements requis pour un aller seulement. Au cours de l'exercice 2014-2015, le coût par passage (à l'exclusion des services de PRESTO et d'UP Express) était de 8,68 $, soit un montant supérieur au coût par passage de 8,40 $ en 2013-2014. L'introduction d'un nouveau service, l'amélioration du service à la clientèle ainsi que le maintien de la fiabilité des services sont les principaux facteurs expliquant cette augmentation.

Total des revenus par employé

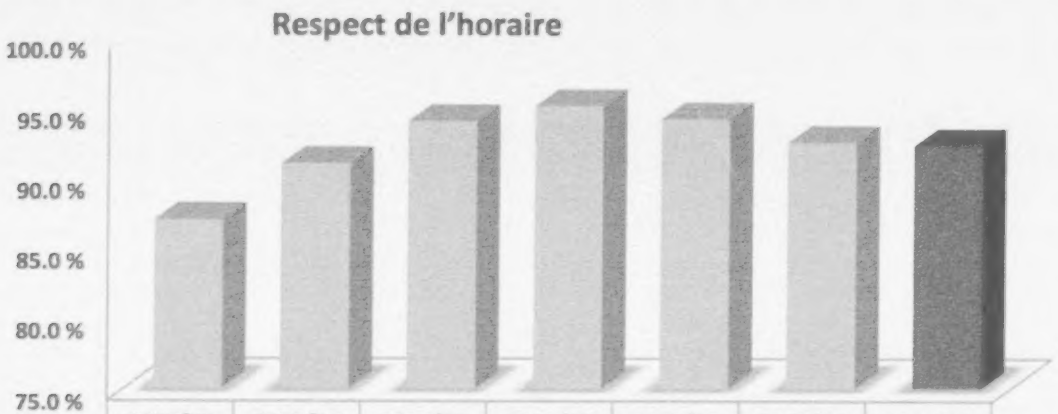
Le total des revenus par employé constitue l'un des indicateurs de rendement de Metrolinx pour évaluer l'efficacité de l'organisation à créer davantage de valeur. Il s'agit d'un indicateur de la productivité mesuré en divisant le total des revenus par le nombre total d'employés. Le nombre d'employés a été comptabilisé en fonction des équivalents temps plein (ETP) au 31 mars 2015, un employé à temps plein étant considéré comme 1 ETP, et un employé à temps partiel, comme 0,5 ETP. Les employés contractuels et les postes vacants sont exclus du calcul des ETP. En 2014-2015, le total des revenus par employé était de 155 155 $, en baisse par rapport à 162 172 $ en 2013-2014. Cette tendance reflète l'augmentation du service en période creuse et la fin de semaine par GO Transit.

Satisfaction de la clientèle

Metrolinx comprend l'importance du service à la clientèle et de la satisfaction de la clientèle, de même que leur incidence sur l'achalandage et la performance financière. L'unité commerciale de service à la clientèle de Metrolinx met en œuvre un vaste ensemble de paramètres pour évaluer le rendement de l'organisation relativement à la prestation du service à la clientèle. Parmi les indicateurs de rendement clés utilisés par le service à la clientèle, mentionnons le respect de l'horaire, la sécurité, la communication d'information aux usagers pour bien les tenir au courant, le service en tout confort et l'efficacité. Les résultats de ces indicateurs sont présentés sur le site Web de GO et sont mis à jour régulièrement.

Respect de l'horaire

Le respect de l'horaire constitue l'un des indicateurs clés de Metrolinx pour évaluer la fiabilité du service et la satisfaction de la clientèle. Pour l'ensemble de l'exercice, l'indicateur de respect de l'horaire a été de 92,3 %, en légère baisse par rapport à 92,5 % à l'exercice précédent. L'organisation a réussi à atteindre ce haut niveau de rendement malgré les rudes conditions hivernales.



	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Respect de l'horaire	87,0 %	91,0 %	94,0 %	95,1 %	94,2 %	92,5 %	92,3 %

Le 25 juin 2015

Responsabilité de la direction quant aux informations financières

La direction de Metrolinx et le conseil d'administration sont conjointement responsables des états financiers et de toute autre information présentée dans lesdits états financiers. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Lorsqu'il est approprié de le faire, certains montants des états financiers sont fondés sur les meilleurs jugements ou les meilleures estimations de la direction.

La direction a créé et maintient des processus de contrôle du management et des finances, des systèmes d'information et des pratiques de management, visant à offrir une garantie raisonnable de fiabilité des renseignements financiers produits. Des audits internes ont été menés afin d'évaluer les systèmes et les pratiques de management; des rapports ont été présentés au comité d'audit du conseil.

Le conseil d'administration de Metrolinx, par le truchement du comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle interne et d'information financière. Ce comité révise les états financiers et le rapport du vérificateur externe.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte s.r.l. , le vérificateur externe nommé par Metrolinx. La responsabilité du vérificateur externe est d'émettre un avis fondé sur son audit. l'audit est mené conformément aux normes de vérifications canadiennes généralement reconnues. Le rapport du vérificateur décrit la portée de l'examen du vérificateur et son opinion.

Pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2015, il incombait au conseil d'administration de Metrolinx, par l'entremise du comité d'audit, de veiller à ce que la direction se soit acquittée de ses responsabilités en matière de contrôle interne et de communication de l'information financière. Le comité rencontre régulièrement la direction, le vérificateur interne et Deloitte s.r.l. afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité révise les états financiers avant de faire une recommandation d'approbation au conseil d'administration. Deloitte s.r.l. avait un accès direct et complet au comité d'audit, avec et sans la présence de la direction, pour discuter de leur audit et de leurs constatations quant à l'intégrité de l'information financière de Metrolinx communiquée et à l'efficacité du système de contrôles internes.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction

Robert Siddall, CPA, CA
Directeur financier

États financiers de

Metrolinx

31 mars 2015

Metrolinx
31 mars 2015

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant 1-2

État de la situation financière 3

État des résultats 4

État de l'évolution de l'actif net 5

État des gains et pertes de réévaluation 6

État des flux de trésorerie 7

Notes complémentaires 8-22

Deloitte.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.
5140 Yonge Street
Suite 1700
Toronto (Ontario) M2N 6L7
Canada

Tél. : 416-601-6150
Téléc. : 416-601-6151
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

À l'intention du conseil d'administration de Metrolinx,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2015 et les états des résultats, des gains et pertes de réévaluation, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2015, ainsi que des résultats de ses activités de fonctionnement, de ses gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Comptables professionnels agréés, comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Le 25 juin 2015

Metrolinx

État de la situation financière
au 31 mars 2015

(en milliers de dollars)

	2015	2014
	$	$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (notes 4 et 5)	**351,111**	439,958
Débiteurs (note 7)	**154,156**	155,146
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	**156,743**	133,884
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**40,885**	13,458
Pièces de rechange et fournitures	**8,335**	6,464
Charges payées d'avance	**18,592**	22,728
	729,822	771,638
Fonds détenus pour la province de l'Ontario (note 5)	**-**	46,667
Apports à recevoir de la province de l'Ontario – à long terme (note 10)	**48,368**	-
Immobilisations (note 6)	**11,570,895**	9,739,344
Dépôts sur terrain (note 8)	**121,389**	145,048
Avances sur projets d'investissement (note 8)	**213,458**	139,369
Bail à long terme (note 9)	**27,880**	28,207
Actif dérivé (note 18)	**-**	612
	12,711,812	10,870,885
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**662,972**	709,835
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 4)	**29,024**	23,975
	691,996	733,810
Avance reçue de la province de l'Ontario (note 5)	**-**	46,667
Dette à long terme (note 10)	**48,368**	-
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	**9,734,686**	7,979,746
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (note 13)	**56,741**	53,563
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 14)	**105,411**	96,844
	10,637,202	8,910,630
Engagements (note 17)		
Éventualités (note 19)		
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 15)	**2,171,056**	2,044,015
Actifs nets investis dans le bail à long terme	**27,880**	28,207
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	**26,332**	26,332
Insuffisance des actifs nets	**(150,658)**	(138,911)
	2,074,610	1,959,643
Gains de réévaluation cumulés	**-**	612
	12,711,812	10,870,885

Au nom du conseil,

Stephen Smith, administrateur

J Robert S. Prichard, administrateur

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des résultats
pour l'exercice clos le 31 mars 2015

(en milliers de dollars)

	2015	2014
	$	$
Revenus		
Revenus d'exploitation	**469,965**	430,777
Apport de la province d'Ontario	**190,440**	161,480
Revenu de placement	**4,771**	7,746
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	**350,331**	291,147
Gain sur la cession d'immobilisations	**10,817**	246
	1,026,324	891,396
Charges		
Fournitures et services	**50,971**	44,602
Entretien du matériel	**77,850**	73,804
Installations et voies	**95,648**	87,872
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**248,427**	220,866
Exploitation ferroviaire et des autobus	**218,789**	184,685
Amortissement des immobilisations	**352,125**	296,198
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	**327**	327
	1,044,137	908,354
Excédent des charges sur les revenus	**(17,813)**	(16,958)

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net
pour l'exercice clos le 31 mars 2015

(en milliers de dollars)

	Investis en immobilisations (note 15)	Investis dans le bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	Insuffisance	2015 Total	2014 Total
	$	$	$	$	$	$
Solde au début	2,044,015	28,207	26,332	(138,911)	1,959,643	1,794,022
Excédent des charges sur les revenus	-	-	-	(17,813)	(17,813)	(16,958)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux revenus)	(5,342)	(327)	-	5,669	-	-
Actifs apportés par la province de l'Ontario [note 20c)]	15	-	-	-	15	18,095
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	23,258	-	-	-	23,258	82,368
Ajustement à la juste valeur de terrains	-	-	-	-	-	720
Cession de terrains	(397)	-	-	397	-	-
Dépôt sur terrain	109,507	-	-	-	109,507	81,396
Solde à la fin	2,171,056	27,880	26,332	(150,658)	2,074,610	1,959,643

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2015

(en milliers de dollars)

	2015	2014
	$	$
Solde au début	**612**	98
Gains (pertes) non réalisé(e)s attribuables aux éléments suivants :		
Contrats d'achat à terme de carburant (note 18)	-	612
Montants reclassés dans l'état des résultats		
Contrats d'achat à terme de carburant (note 18)	**(612)**	(98)
Gains (pertes) de réévaluation net(te)s	**(612)**	514
Solde à la fin	-	612

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie
pour l'exercice clos le 31 mars 2015

(en milliers de dollars)

	2015 $	2014 $
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les revenus	**(17 813)**	(16 958)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**352 452**	296 525
Gain sur la cession d'immobilisations	**(10 817)**	(246)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(350 331)**	(291 147)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	**11 745**	11 142
	(14 764)	(684)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Débiteurs	**(3 186)**	23 863
Pièces de rechange et fournitures	**(1 871)**	(2 984)
Charges payées d'avance	**4 136**	(6 960)
Créditeurs et charges à payer	**6 967**	3 240
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	**5 049**	6 678
	(3 669)	23 153
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	**(1 916 361)**	(1 561 255)
Produit de la cession d'immobilisations	**14 763**	683
Dépôt sur terrain	**(109 507)**	(81 396)
Avances sur projets d'investissement	**(213 458)**	(139 369)
	(2 224 563)	(1 781 337)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	**132 765**	163 765
Apports de capital	**2 006 620**	1 631 266
	2 139 385	1 795 031
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**(88 847)**	36 847
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**439 958**	403 111
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**351 111**	439 958
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie		
Activités d'investissement en immobilisations sans effet de trésorerie		
Variation des créditeurs et charges à payer à l'égard des immobilisations	**(53 831)**	235 041
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la province	**48 368**	(62 359)
Actifs apportés par la province de l'Ontario [note 20c)]	**15**	18 095
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir/à payer	**(50 286)**	(143 066)
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la TTC, transférés des travaux en cours aux débiteurs	**(4 175)**	78 963

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (la « RGTH »). Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amène la province de l'Ontario (la « province »), les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

GO Transit est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie, de Guelph, de Kitchener et de Niagara Falls et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

L'Union Pearson (l'« UP ») Express, une division de Metrolinx, est responsable de fournir un service ferroviaire express haute qualité exclusif reliant des plaques tournantes du transport au Canada, soit la gare Union, au centre-ville de Toronto, et l'aéroport international Toronto Pearson. La construction a commencé en juillet 2010 et est maintenant presque terminée; des tests de sécurité et d'efficacité sont actuellement effectués sur les nouveaux trains. L'UP Express sera pleinement en exploitation à compter du 6 juin 2015.

PRESTO, une division de Metrolinx, a créé et exploite le système tarifaire PRESTO, une carte tarifaire électronique qui permet aux usagers de passer sans difficulté d'un système de transport en commun à un autre. Actuellement, la carte PRESTO vise dix agences de transport dans la RGTH, et la première phase de la mise en œuvre du système tarifaire PRESTO à la Toronto Transit Commission (la « TTC ») sera achevée au cours de l'exercice se clôturant le 31 mars 2016, ce qui comprend 26 stations de métro et toutes les nouvelles voitures de tramway. Le système PRESTO est maintenant déployé dans l'ensemble du réseau OC Transpo à Ottawa.

2. Sommaire des principales méthodes comptables

Présentation des états financiers

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public, qui sont recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (« CCSP ») des Comptables professionnels agréés du Canada (« CPA Canada »).

Instruments financiers

Les instruments financiers sont des actifs financiers ou des passifs financiers de Metrolinx qui, de façon générale, lui fournissent le droit de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier d'une autre partie, ou font en sorte qu'elle doit payer de la trésorerie ou d'autres actifs financiers à une autre partie.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Tous les instruments financiers présentés à l'état de la situation financière de Metrolinx sont classés comme suit :

Trésorerie et équivalents de trésorerie	Coût après amortissement
Débiteurs	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	Coût après amortissement
Fonds détenus pour la province de l'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province de l'Ontario – à long terme	Coût après amortissement
Actif dérivé	Juste valeur
Créditeurs et charges à payer	Coût après amortissement
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	Coût après amortissement
Avance reçue de la province de l'Ontario	Coût après amortissement
Dette à long terme	Coût après amortissement

Les coûts de transaction liés aux actifs évalués à la juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des apports à recevoir de la province de l'Ontario, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des créditeurs et charges à payer et des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance similaires.

La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence, et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur les conditions du marché à un moment précis. Les estimations sont de nature subjective et elles impliquent des incertitudes et l'exercice d'une bonne part de jugement.

Metrolinx conclut des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre d'actif ou de passif et sont évalués à la juste valeur. Les gains ou les pertes non réalisés sur la juste valeur des instruments dérivés sont comptabilisés dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient pas, ni n'émet, d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et empêcher ces activités.

Dépréciation des instruments financiers

La direction examine chaque année ses instruments financiers pour déterminer s'ils ont subi une dépréciation durable. Lorsque l'on détermine qu'un instrument financier a subi une dépréciation durable, une perte est comptabilisée dans l'état des résultats.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du coût moyen pondéré.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, tous les composants liés à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amortis sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est abandonnée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse être utilisée à d'autres fins ou que la récupération des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimée et qu'il soit probable que le recouvrement repose sur des ententes connexes.

Les immobilisations résultant d'un contrat lié au modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) pour la conception, la construction, le financement et l'entretien contiendront une partie des coûts en capital liés à la conception et à la construction qui seront payés lorsque la construction des immobilisations sera presque achevée, et le reste des coûts sera payé pendant la durée de vie utile. Un apport correspondant à recevoir de la province de l'Ontario a été comptabilisé. Les paiements de service annuel et les paiements sur le cycle de vie seront versés annuellement sur la durée du contrat.

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles, y compris les abribus et les loges de changeurs	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus, y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel informatique et logiciels	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, y compris le mobilier et l'équipement	3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque les actifs sont mis en service.

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de la période correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Revenus liés aux services de transport en commun

Les revenus sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme revenus dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de revenus au cours de la période d'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées à l'état de la situation financière à titre d'actifs nets.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, le passif au titre des prestations de retraite complémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

Adoption de nouvelles normes comptables

Avec prise d'effet le 1er avril 2014, Metrolinx a adopté la norme comptable pour le secteur public 3260, « Passif au titre des sites contaminés ». La norme exige une évaluation de tous les biens fonciers afin de déterminer s'il y a contamination, aux termes de la norme et des exigences réglementaires, sur les terrains qui ne sont pas utilisés pour fournir des services de transport et d'autres services connexes. S'il y a contamination, le passif qui en résulte dépend également des perturbations existantes et futures sur le terrain. Tous les biens fonciers ont été inventoriés et évalués conformément à la norme. Au cours de l'exercice où la norme a été adoptée, il n'y a eu aucun passif présenté en vertu de cette norme.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Futures prises de position faisant autorité en comptabilité

Le CCSP a publié les nouveaux chapitres du manuel suivants qui seront applicables à Metrolinx dans la mesure où il n'y a pas de normes spécifiques dans les chapitres SP 4200 à SP 4270 pour les organismes sans but lucratif du secteur public.

Les chapitres SP 2200, Information relative aux apparentés, SP 3420, Opérations interentités, SP 3210, Actifs, SP 3320, Actifs éventuels, et SP 3380, Droits contractuels, entrent tous en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2017. L'adoption anticipée est permise. Le chapitre SP 3430, Opérations de restructuration, entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2018. L'adoption anticipée est permise.

La direction évalue actuellement l'incidence de ces nouvelles normes.

3. Instruments financiers et gestion du risque

Les actifs et les passifs financiers de Metrolinx sont exposés aux risques suivants :

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la plupart des débiteurs proviennent des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés avec des parties liées et ils ne portent pas intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel.

4. Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, totalisant un montant de 29 024 $ (23 975 $ en 2014), ont été inclus dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes de portefeuilles électroniques sont détenus au nom des titulaires de carte de transport, et un élément de passif est donc comptabilisé à l'état de la situation financière.

5. Fonds détenus pour la province de l'Ontario

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (« GO Transit ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la TTC au projet GTA Farecard. La TTC devrait respecter les exigences relatives à la réception de ces fonds au cours de l'exercice se clôturant le 31 mars 2016. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation ont été déplacés dans les actifs à court terme (trésorerie et équivalents de trésorerie) et dans les passifs à court terme (créditeurs et charges à payer) dans l'état de la situation financière.

6. Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	2015 Valeur comptable nette	2014 Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Terrain	1 941 084	-	1 941 084	1 780 064
Immeubles	840 236	337 305	502 931	371 041
Améliorations locatives	36 130	26 109	10 021	7 379
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 661 559	528 588	1 132 971	1 048 766
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 237 787	565 266	672 521	667 523
Sauts-de-mouton, travaux de voie et installation	1 969 015	351 110	1 617 905	621 398
Travaux en cours	4 448 042	-	4 448 042	4 186 869
Autobus	357 314	165 911	191 403	149 758
Aires de stationnement	652 553	183 923	468 630	442 703
Matériel informatique et logiciels	744 880	223 628	521 252	407 087
Autres	169 032	104 897	64 135	56 756
	14 057 632	2 486 737	11 570 895	9 739 344

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	2015	2014 (note 22)
	$	$
Expansion du couloir ferroviaire	1 098 652	1 561 207
Gare Union	412 382	319 593
Parc ferroviaire	470 682	491 340
Système PRESTO	60 115	117 177
Transport en commun léger et rapide et service d'autobus rapides	1 692 619	1 221 433
Divers	713 592	476 119
	4 448 042	4 186 869

Les travaux en cours ont trait à des projets qui devraient être mis en service dans un horizon de un an à cinq ans.

7. Débiteurs

a) Les débiteurs comprennent les éléments suivants :

	2015	2014
	$	$
TVH recouvrable	**49 952**	55 522
Coûts recouvrables liés à PRESTO	**4 123**	4 505
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la Ville de Toronto	**74 787**	78 963
Autres débiteurs	**25 294**	16 156
	154 156	155 146

b) Les débiteurs comprennent un montant de 74 787 $ (78 963 $ en 2014) lié à la conception du couloir de transport en commun léger et rapide Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2015 et ne comprennent pas les coûts liés à toute modification ou annulation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil municipal de la Ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du réseau de transport en commun léger et rapide en cours de construction en vertu de l'entente-cadre par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a accepté de rembourser Metrolinx pour les dépenses engagées à l'égard du réseau de transport en commun léger et rapide de Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat relatif au fournisseur des véhicules du réseau de transport en commun léger et rapide. Par conséquent, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux débiteurs.

8. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (le « YRRTC »), la municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la TTC. Les protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Le 14 avril 2011, une entente-cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la TTC a été prolongé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la TTC et la Ville auront conclu des accords juridiques définitifs, selon la première de ces dates. Une entente-cadre a été signée avec la TTC et la Ville de Toronto le 28 novembre 2012. Celle-ci porte sur les coûts de la construction des couloirs de transport en commun léger et rapide d'Eglington, de Scarborough, de Finch West et de Sheppard East. L'entente-cadre couvre également la gouvernance du projet et les coûts liés au modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement de l'installation de maintenance ferroviaire de l'Est.

Dans le cadre de ces accords, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC afin de leur fournir un fonds de roulement pour des dépôts sur terrain totalisant 97 939 $ (67 713 $ en 2014) et pour des coûts liés à d'autres projets totalisant 213 458 $ (139 369 $ en 2014) en vue de financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la TTC au nom de Metrolinx. Les dépôts sur terrain susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie rapide de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

8. Avances sur projets d'investissement (suite)

Au 31 mars 2015, Metrolinx avait dépensé environ 2 086,7 M$ (1 484,1 M$ en 2014) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2015 et des dépôts liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2015	2014
	$	$
Région de York	298 575	191 104
TTC	12 822	15 978
	311 397	207 082
Autres dépôts sur terrain	23 450	77 335
	334 847	284 417

9. Bail à long terme

			2015	2014
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Bail, gare Union	32 704	4 824	27 880	28 207

10. Dette à long terme et apports à recevoir de la province de l'Ontario – à long terme

Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (« DMFA ») avec Plenary Infrastructure pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de l'installation de maintenance ferroviaire de l'Est. Le contrat de DMFA est d'une durée de 30 ans, pour un montant total de 921 794 $. Au 31 mars 2015, les coûts engagés s'établissaient à 48 368 $ et sont comptabilisés dans les travaux en cours. Un apport correspondant à recevoir de la province pour les coûts engagés jusqu'à maintenant est comptabilisé dans les apports reportés afférents aux immobilisations.

11. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2015	2014
	$	$
Solde au début	7 979 746	6 558 917
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	2 070 305	1 675 947
Municipalités	6 529	33 311
Gouvernement du Canada	28 437	2 718
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(350 331)	(291 147)
Solde à la fin	9 734 686	7 979 746

11. Apports reportés afférents aux immobilisations (suite)

Metrolinx a réalisé une insuffisance de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La province a fourni un financement temporaire de 171 111 $ (216 148 $ en 2014) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 973 387 $. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

12. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du OMERS. Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2015 s'élève à 23 107 $ (17 874 $ en 2014).

13. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires

GO Transit ayant été réintégré à la province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit a été transféré de la province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que GO Transit était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2013. Les éléments des états financiers découlant de l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre 3250 du *Manuel du secteur public*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élèvent à 4 778 $ (4 512 $ en 2014).

Le coût des prestations complémentaires pour le régime de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs.

Les données concernant le régime de prestations de retraite complémentaires de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2015	2014
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**74 608**	60 169
Juste valeur des actifs du régime	**(1 698)**	1 118
Situation de capitalisation – déficit du régime	**72 910**	59 051
Perte actuarielle nette non amortie	**(16 169)**	(5 488)
Passif au titre des prestations constituées	**56 741**	53 563

13. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées.

	2015	2014
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	60 169	57 970
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 494	1 474
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 385	2 064
Prestations versées	(1 024)	(900)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	11 584	(439)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	74 608	60 169

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2015	2014
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 494	1 474
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 385	2 064
Rendement réel des actifs du régime	(4)	(3)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	4	3
Amortissement de la perte actuarielle	899	974
	4 778	4 512

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	2015	2014
	%	%
Trésorerie investie	12	-
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	88	100
	100	100

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx.

	2015	2014
	$	$
Cotisations de l'employeur	1 600	600
Prestations	25	900

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2015	2014
Taux d'actualisation	2,9 %	3,9 %
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 %	3 %
Taux d'inflation par année	2 %	2 %
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	6 ans	6 ans

14. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et de soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein est admissible aux régimes d'assurance vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2014. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3250 du *Manuel du secteur public*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 10 892 $ (9 875 $ en 2014).

Le coût des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services à l'aide de l'âge de départ à la retraite des employés et de l'estimation des coûts liés aux soins de santé. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2015	2014
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**149 894**	112 285
Juste valeur des actifs du régime	**-**	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	**149 894**	112 285
Perte actuarielle nette non amortie	**(44 483)**	(15 441)
Passif au titre des prestations constituées	**105 411**	96 844

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2015	2014
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**112 285**	110 342
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**4 896**	4 155
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constituées	**4 579**	3 999
Prestations versées	**(2 325)**	(2 643)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	**30 459**	(3 568)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**149 894**	112 285

Les données concernant la charge au titre des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2015	2014
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**4 896**	4 155
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**4 579**	3 999
Amortissement de la perte actuarielle	**1 417**	1 721
	10 892	9 875

14. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (suite)

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	2,9 % (4 % en 2014)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT	2,3 % (3,4 % en 2014)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	2 % (3 % en 2014)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	15 ans (15 ans en 2014)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	10 ans (10 ans en 2014)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	6 ans (7 ans en 2014)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2014)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2014)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	5,5 % (5,6 % en 2014)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,3 % (4,3 % en 2014)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4 % en 2014)

15. Actifs nets investis en immobilisations

	2015	2014
	$	$
Immobilisations	**11 570 895**	9 739 344
Dépôts sur terrain	**121 389**	145 048
Avances sur projets d'investissement	**213 458**	139 369
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	**(9 734 686)**	(7 979 746)
	2 171 056	2 044 015

16. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissent comme suit :

	2015	2014
	$	$
RDIFM	**21 051**	21 051
Obligation au titre de l'emploi	**889**	889
Rétention d'une autoassurance	**2 013**	2 013
Stabilisation	**2 379**	2 379
	26 332	26 332

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de rétention d'une autoassurance vise à soutenir le financement de toute demande relative à la tranche de rétention d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

17. Engagements

a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2016	26 773
2017	25 619
2018	24 443
2019	24 081
2020	21 352
Par la suite	229 708
	351 976

b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 5,0 G$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 210 000 $ par année :

i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN prenant fin le 31 mai 2016.
ii) Convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2019.
iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
v) Contrat d'entretien courant des voies et des signaux avec PNR prenant fin le 30 juin 2016.
vi) Entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2016.

d) Les paiements de service annuel relatifs au contrat de MDFP avec Plenary Infrastructure (note 10) totaliseront 535 526 $ lorsque le projet sera presque terminé, ce qui est prévu pour l'exercice se clôturant le 31 mars 2019.

e) Au 31 mars 2015, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 28 $ (28 $ en 2014).

18. Contrats d'achat à terme de carburant diesel

Au 31 mars 2015, Metrolinx n'avait aucune entente à prix fixe en cours visant l'achat de carburant diesel. La variation de néant (612 $ en 2014) de la juste valeur des instruments dérivés a été comptabilisée à titre de gain non réalisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

19. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier pourra être déterminé.

20. Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario, la Société du Partenariat ontarien de marketing touristique, Infrastructure Ontario, Ontario Northland et la Société du palais des congrès de la communauté urbaine de Toronto ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 228 $ (1 319 $ en 2014), de 881 $ (néant en 2014), de néant (47 $ en 2014), de 30 999 $ (21 539 $ en 2014), de 5 656 $ (3 161 $ en 2014) et de 11 $ (néant en 2014) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. De plus, Infrastructure Ontario a facturé 22 674 $ (60 276 $ en 2014) à titre de dépenses en immobilisations liées au contrat de conception, de construction et de financement pour le projet de liaison ferroviaire d'Union Pearson. Au 31 mars 2015, les créditeurs et charges à payer et la dette à long terme comprenaient des montants de 31 $ (22 $ en 2014), de 158 $ (néant en 2014), de 9 592 $ (132 522 $ en 2014) et de 2 903 $ (2 695 $ en 2014) dus respectivement au ministère des Transports de l'Ontario, au ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario, à Infrastructure Ontario et à Ontario Northland.

b) Au cours de l'exercice, Metrolinx a facturé à Ontario Northland et à la Société du Palais des congrès du Toronto métropolitain des montants respectifs de 138 $ (175 $ en 2014) et de 13 $ (13 $ en 2014) au titre de la prestation de services. Au 31 mars 2015, les débiteurs comprenaient un montant de 81 $ (néant en 2014) et de néant (574 $ en 2014) dû par le ministère des Transports de l'Ontario et par Ontario Northland, respectivement.

c) Au cours de l'exercice, Metrolinx s'est procuré une parcelle cadastrale du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la juste valeur de l'actif d'une valeur de 15 $ (18 095 $ en 2014).

Les opérations dont il est fait mention aux notes 20a) et 20b) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur juste valeur.

Les soldes qui sont exigibles de la province de l'Ontario ou qui sont à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte à l'état de la situation financière. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

21. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnisations en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou relativement à des poursuites judiciaires ou des sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.

b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

21. Garanties (suite)

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.

22. Chiffres correspondants

Certains des chiffres correspondants de l'exercice précédent liés aux travaux en cours présentés à la note 6 ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.

@metrolinx

/metrolinxofficial

Metrolinx
97 Front Street West
Toronto, ON M5J 1E6

metrolinx.com

METROLINX
Une agence du gouvernement de l'Ontario